

Assurance et Responsabilité en matière de transport

THÈSE POUR LE DOCTORAT

ès-Sciences politiques et économiques

PAR

Alfred LONIEWSKI

Docteur en Droit

Secrétaire de la Présidence du Tribunal de Commerce de Marseille

Date de Soutenance, le 22 Mai 1926, à 14 heures

JURY :

Président : M. G. RIPERT, Professeur

Suffragants : { MM. PERCEROU, Professeur
HÉMARD, Professeur

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

R. PICHON ET DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

20, RUE SOUFFLOT (5^e arr.)

1926

**Assurance et Responsabilité
en matière de transport**



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Assurance et Responsabilité en matière de transport

THÈSE POUR LE DOCTORAT

ès-Sciences politiques et économiques

PAR

Alfred LONIEWSKI

Docteur en Droit

Secrétaire de la Présidence du Tribunal de Commerce de Marseille

Date de Soutenance, le 22 Mai 1926, à 14 heures

JURY :

Président : M. G. RIPERT, Professeur

Suffragants : { MM. PERCEROU, Professeur
HÉMARD, Professeur

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

R. PICHON ET DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

20, RUE SOUFFLOT (5^e arr.)

1926

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



ASSURANCE ET RESPONSABILITÉ

EN MATIÈRE DE TRANSPORT

INTRODUCTION

1. — Le développement des transports est peut-être le fait économique le plus important du XIX^e siècle. L'intensité du trafic s'est prodigieusement accrue et la rapidité des communications est devenue extraordinaire sans que la sécurité ait été compromise. Tout fait prévoir que ce développement va continuer. Les anciens modes de transport se réorganisent ; de nouveaux modes se créent. Les nations essayent de faire tomber les barrières qui les séparent par des conventions internationales. Les routes de la terre, de la mer et de l'air s'ouvrent librement aux exploitants les plus audacieux et les mieux organisés.

Le droit des transports, obligé de suivre ces transformations de l'exploitation, est, suivant le mot de M. Josserand, « en bouillonnement formidable et ininterrompu » (1). Les anciennes formes de contracter, les rapports juridiques qui naissent classiquement du contrat suffisent-ils au-

(1) Josserand, *Traité des transports*, Préface à la 2^e édition 1926.

jourd'hui, suffiront-ils demain à régler ces formes nouvelles de l'exploitation technique ? La nature contractuelle même du transport n'est-elle pas menacée ou compromise ? Ce sont là des questions qui viennent naturellement à l'esprit de celui qui étudie ces transformations.

Parmi ces questions, il n'en est point de plus importante que celle de la responsabilité du transporteur. Actuellement le droit des transports organise la responsabilité du transporteur sur l'application logique des règles générales. Mais déjà certaines règles exceptionnelles ont été édictées. Ne peut-on prévoir que cette responsabilité va s'atténuer et peut-être disparaître ? Ne peut-on pas soutenir que déjà elle ne mérite plus ce nom ? L'assurance apparaît ; ne va-t-elle pas conquérir la première place ? Cette substitution de la responsabilité à l'assurance en matière de transport est l'objet propre de cette étude.

2. — Pour poser clairement la question il importe tout d'abord de préciser nettement les termes employés. Beaucoup de discussions naissent uniquement d'une terminologie défectueuse ou imprécise.

Admettre la responsabilité du transporteur c'est décider que l'entrepreneur de transports est tenu de veiller à la bonne exécution des opérations qui lui incombent, qu'il est tenu comme tout débiteur quand il ne remplit pas les obligations qui naissent du contrat, qu'il est également responsable comme tout homme quand il commet une faute. Sa responsabilité dérive de sa faute. Cette faute peut être prouvée ou présumée ; peu importe ; cette différence dans l'organisation technique de la responsabilité

n'influe pas sur le fondement de la responsabilité. Dans tous les cas il faut analyser la conduite du transporteur pour voir si elle a été fautive.

Admettre l'assurance dans le transport, c'est décider que certains risques seront automatiquement couverts par la personne qui en a pris la charge quelle que soit la cause de ces risques, que les dommages éprouvés donneront lieu à une indemnité dont le montant a été fixé à l'avance, et que l'intéressé achètera cette sécurité par le versement préalable d'une prime.

Responsabilité et assurance peuvent se combiner. Elles se combinent parce que l'intéressé peut se faire assurer tout en gardant son recours en responsabilité et en acceptant éventuellement de le céder à l'assureur qui l'aura indemnisé. Elles se combinent encore parce que la personne responsable peut s'assurer contre le recours éventuel de la victime.

Mais quand l'assurance pénètre dans le domaine de la responsabilité civile elle présente une telle supériorité au point de vue pratique qu'elle tend à détruire la responsabilité pour s'y substituer.

On s'en aperçoit plus clairement quand on analyse l'idée de responsabilité et d'assurance et qu'on ne s'en tient pas au sens juridique technique de ces expressions.

3. — Depuis le début de ce siècle un grand effort a été fait par les juristes pour élargir l'application des règles de la responsabilité civile. On a proposé de substituer à la vieille idée de la faute aquilienne le principe nouveau du risque créé. La jurisprudence a résisté. Hésitant avec rai-

son devant la création hardie qui lui était proposée, respectueuse de la pensée sinon du texte du Code civil, elle est restée fidèle à la théorie de la faute. Mais elle n'a pas manqué d'être influencée par les doctrines nouvelles; son interprétation de la loi s'en est ressentie. D'autre part le législateur, apportant des exceptions ou des retouches aux règles de la responsabilité, a admis des cas de réparation dans lesquels on aperçoit un principe nouveau.

Actuellement le désarroi des idées semble extrême. Il suffit qu'une décision nouvelle soit rendue pour qu'il devienne visible. Quand la Cour de Cassation par exemple a appliqué la responsabilité du fait des choses à la communication de l'incendie, le monde de l'assurance s'est ému à tel point qu'il a sollicité l'intervention du législateur (1). Quand plus récemment la même Cour a statué sur l'application de l'article 1384 Civ. aux accidents causés par les automobiles, les tribunaux et les Cours ont hésité à suivre cette décision dont l'interprétation était d'ailleurs discutée (2).

Il y a sans doute dans cette lutte d'idées autour du principe de la responsabilité l'affirmation de principes ou d'intérêts contraires mais il paraît aussi y avoir le résultat d'une confusion en partie créée par le vocabulaire juridique.

4. — Envisagée dans son résultat, la responsabilité ci-

(1) Voir la loi du 7 décembre 1922 modifiant l'article 1384 du Code civil.

(2) Cass. Civ. 29 juillet 1924 D. 1925,1,5 et note de M. G. Ripert, S. 1924,1,321 et note de M. Esmein. V. aussi C. d'Etat 22 décembre 1924, D. 1925,3,9, note de M. J. Appleton.

vile est l'attribution d'un dommage à une personne qui est tenue de réparer ce dommage en fournissant une indemnité à la victime. Envisagée dans sa cause et son fondement, la responsabilité civile est l'appréciation portée par le juge sur la conduite d'un homme et sa condamnation s'il le juge coupable.

Si on veut creuser le principe de la responsabilité il est impossible de ne pas retrouver la faute. La faute peut être plus ou moins grave, elle peut être « levissima », mais elle doit exister. C'est un véritable contre sens que de parler de responsabilité sans faute, de responsabilité objective, de responsabilité pour risque créé. Sur ce point les auteurs les plus récents paraissent avoir fait la lumière. Aussi bien M. Hauriou que M. G. Ripert ont démontré que la faute est la source de la responsabilité (1) et ils ont défendu de nouveau contre les novateurs la doctrine classique de la responsabilité délictuelle.

Mais, si on prend le mot de responsabilité comme signifiant simplement l'attribution de la charge d'un dommage à une personne, il peut y avoir des responsabilités sans faute et nous en avons beaucoup d'exemples. Un ouvrier dira dans ce sens que son patron est responsable d'un accident du travail, un propriétaire assuré, que l'assureur est responsable de l'incendie. Ils veulent dire: répond de l'accident ou de l'incendie, c'est-à-dire doit en réparer les conséquences (2).

Il n'y a donc qu'un seul mot pour deux choses différen-

(1) Georges Ripert, *La règle morale dans les obligations civiles* 1925 n° 112 et s. p. 188 et s. Hauriou note au Sirey 1918,3,25 et *Droit constitutionnel*, 1923, p. 19.

(2) G. Ripert, *op. cit.* n° 122.

tes. Le mot de responsabilité éveille tout autant l'idée d'une conduite défailante que celle de l'attribution des risques à une personne. Il vaudrait mieux parler dans ce second sens de *garantie* ou *d'assurance*, mais les deux expressions servent à désigner des obligations contractuelles nettement déterminées. Faute de mieux on peut proposer l'expression *garantie légale*.

5. — Le domaine respectif de la responsabilité et de la garantie légale est déterminé par le législateur.

Pendant longtemps il a suffi de créer des cas particuliers de responsabilité civile, ce fut l'œuvre du droit romain. Puis on a généralisé la règle et donné un principe général de responsabilité, ce fut l'œuvre de l'ancien droit, exprimée par la formule de l'article 1332. Aujourd'hui on cherche à créer, à côté de la règle de la responsabilité civile pour faute, des cas de responsabilité légale.

Les causes que l'on indique d'ordinaire comme ayant modifié les données du problème de la responsabilité seraient en effet assez indifférentes si le problème était d'ordre purement moral. On dit que les grandes industries et les découvertes récentes ont multiplié les accidents, que ces accidents frappent toujours la même catégorie de victimes. Qu'importe s'il s'agit uniquement d'apprécier la conduite de l'auteur en faute. Il n'est pas plus coupable parce que son action est plus forte grâce à la science moderne et si les victimes plus nombreuses parce que la vie en commun est plus intense.

Mais en réalité ces causes créent un besoin de garantie légale. On ne reproche rien à l'auteur de l'acte, mais on

l'oblige à réparer les conséquences de son acte parce qu'il peut le faire sans grand dommage pour lui-même et qu'il doit prévoir la réparation future des dommages éventuels. Ainsi par exemple la loi du 9 avril 1898 oblige le patron à prendre à sa charge les accidents du travail non qu'il soit en faute, mais parce qu'il doit garantir ses ouvriers. La loi du 17 avril 1919 oblige l'Etat à réparer les dommages de guerre dus à la force majeure parce que l'Etat est seul capable de supporter une pareille charge.

Il y a donc à se demander dans chaque cas déterminé s'il convient de remplacer ou de doubler la règle de responsabilité par une règle nouvelle mettant les dommages causés à la charge d'une personne qui assumera légalement la garantie de certains risques.

6. — Quand on arrive ainsi à créer une garantie légale à la charge d'une personne cette garantie prend très vite la forme juridique de l'assurance.

Le contrat d'assurance est en effet suivant l'expression de M. Hénard « la traduction juridique » de la notion d'assurance qui a à la fois un « caractère économique, technique et juridique. » (1) Or au point de vue économique l'assurance est une opération qui en garantissant la réparation d'un risque éventuel crée la sécurité (2). Une garantie légale c'est au sens économique du mot une assurance. Dès lors cette garantie doit tendre à se réaliser sous la forme du contrat d'assurance. Ce contrat adapte

(1) Hénard, *Théorie et pratique des assurances terrestres*, t. I n° 15 p. 24.

(2) Hénard, *op. cit.*, I, n° 22 p. 35.

en effet le besoin de sécurité aux contingences particulières. Il exige d'ailleurs de celui qui réclame la sécurité un sacrifice correspondant à son intérêt. Il est autrement souple et parfait que la règle légale abstraite et impersonnelle.

D'un autre côté quand les esprits sont habitués à la garantie et que la loi ne l'organise pas, ou la supprime après l'avoir organisée, on cherche naturellement dans l'assurance la garantie que la loi ne donne pas ou ne donne plus. A ce point de vue encore le contrat d'assurance se développe dans les cas où la règle de responsabilité est insuffisante quand on a senti le besoin de sécurité.

7. — Je me suis proposé d'étudier cette substitution de l'assurance à la responsabilité dans le contrat de transport. Ce qui m'a paru faire l'intérêt de cette étude, c'est qu'on voit apparaître aujourd'hui cette idée d'assurance sans qu'elle se soit encore affirmée. En apparence le transport reste régi par la grande loi de la responsabilité civile. Mais déjà la règle est déformée par la loi ou la jurisprudence et il faut voir si cette déformation ne cache pas ou ne favorise pas la création d'une règle nouvelle.

La grande industrie a vu se former l'idée du risque professionnel tout d'abord par l'exagération de l'idée de faute par les tribunaux, puis par la tentative qui fut faite pour appliquer l'idée de la responsabilité contractuelle, puis dans des propositions sur l'assurance obligatoire de l'ouvrier. La loi du 9 avril 1898 est venue réaliser la réforme. Nous assistons aujourd'hui en matière de transport aux

mêmes faits précurseurs : déformation de l'idée de faute, création d'une responsabilité contractuelle dans le transport des personnes, lutte autour des clauses d'irresponsabilité. Déjà des projets apparaissent pour substituer l'assurance à la responsabilité. Le processus est le même. Il faut essayer de prévoir si le résultat sera semblable.

8. — Le contrat de transport tel qu'il est actuellement pratiqué peut-il se contenter de l'idée de responsabilité ? La suite de cette étude examinera cette question. Mais signalons dès maintenant les causes qui nous font présumer l'insuffisance de l'idée.

La règle de la responsabilité délictuelle convient parfaitement quand une action émane d'une personne qui peut peser et contrôler ses actions et quand la victime connaissant l'auteur du dommage peut facilement vérifier sa conduite et rechercher sa faute.

Un petit transporteur qui dispose d'un véhicule primitif peut exploiter sous l'application de ces règles de droit commun.

Mais les transports modernes exigent des instruments perfectionnés et un personnel nombreux. Le transporteur est en général une grande société qui emploie d'innombrables agents. L'expéditeur et le voyageur ne savent pas à l'avance quel sera le véhicule utilisé et l'employé chargé de sa conduite. L'accident s'il se produit est, suivant l'expression de M. Josserand (1), un accident *anonyme*. Imposer à la victime la preuve de la faute du transporteur

(1) Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées* 1897.

c'est la désarmer ; présumer cette faute peut-être une injustice. En réalité personne ne sait si une faute a été commise et par qui. Mais ce que l'on sait, c'est que le transporteur a pris une obligation légale ; il doit assurer le transport ; il est payé pour cela.

Toute la question est de savoir si cette garantie qui est légale mais qui n'est pas organisée par la loi ne pourrait pas être utilement remplacée par l'assurance.

9. — Le contrat de transport se prête merveilleusement à cette organisation.

Quand on tente en effet de substituer à la règle de responsabilité délictuelle un principe nouveau de garantie légale on se heurte à cette double objection qu'il ne faut pas écraser la personne responsable sous le poids de cette garantie si elle est rigoureuse ou laisser la victime sans recours suffisant si elle est légère. En général c'est la première qui est le plus souvent présentée parce que la mesure légale est presque toujours rigoureuse. C'est ainsi par exemple que l'application générale d'un principe de responsabilité du fait des choses se heurterait à cette objection. La personne qu'on voudrait rendre légalement responsable de toutes les choses qui lui appartiennent ne pourrait déplacer ou répartir ces risques de manière à les rendre supportables. Le système du risque professionnel pour les accidents du travail aurait été lui même difficilement admis par les petits entrepreneurs si ceux-ci n'avaient trouvé dans l'assurance le correctif indispensable de la loi.

L'assurance exige le calcul et la division des risques. Or

dan̄s le transport le risque peut être calculé car il est limité à la valeur des marchandises expédiées et s'il s'agit de transport de personnes il est possible de fixer un chiffre maximum d'indemnité. D'autre part le transporteur fait professionnellement une série d'opérations qui sont rémunérées. Il peut facilement dans le calcul du prix du transport faire entrer une prime d'assurance pour les risques à courir ; toutes les conditions sont donc réunies pour la substitution facile de l'assurance à la responsabilité.

10. — La nature de cette étude en impose le plan. Elle doit simplement signaler les manifestations de la possibilité de substituer l'assurance à la responsabilité en matière de transport. Ces manifestations se sont produites dans les différents transports ; mais comme ces transports sont soumis à une législation différente et que leurs conditions économiques ne sont pas les mêmes, nous étudierons successivement :

Les transports terrestres.

Les transports maritimes.

Les transports par air.

Nous ne parlerons qu'incidemment des transports fluviaux. Si la législation projetée tend à les rapprocher des transports maritimes, ils restent encore pour le moment soumis aux règles des transports terrestres.

L'étude des règles juridiques de ces différents transports sera faite brièvement. Cette étude se propose surtout de montrer le caractère économique de ces règles et non d'en discuter l'application pratique. Nous nous sommes

contenté d'examiner sur ce point les tendances de la législation française sans nous dissimuler que l'étude des législations étrangères fournirait sur plus d'un point des renseignements intéressants, mais par ce que notre but a été de montrer l'évolution du droit français sous l'empire des nécessités économiques.

CHAPITRE I

LE TRANSPORT TERRESTRE

11. — La transformation des moyens de transport a donné un caractère particulier aux pertes et dommages qui peuvent subvenir dans l'exécution du contrat. Elle n'a plus permis comme autrefois de discerner clairement la cause des dommages et de l'attribuer en connaissance de cause à un auteur responsable. La multiplicité et la rapidité des opérations rendent en fait cette recherche difficile sinon impossible.

Si l'on s'en était tenu à l'application des règles de droit commun la conséquence de cet état de choses eut été de rendre le plus souvent le transporteur irresponsable. Sans doute le transporteur tenu d'une obligation contractuelle doit prouver le cas fortuit pour être exonéré de sa responsabilité, mais à première vue il semble qu'il soit très facile pour lui d'établir l'existence d'une cause d'exonération puisque le plus souvent le dommage est dû à un cas fortuit.

D'autre part si l'accident a été causé aux personnes transportées, il a été admis pendant longtemps qu'il n'y

avait pas responsabilité contractuelle du transporteur (Voy. *infra* n° 16) et si on s'en tient aux principes de la responsabilité délictuelle le voyageur se trouve dans la nécessité d'établir la faute du transporteur, preuve difficile pour ne pas dire le plus souvent impossible.

Pourtant l'organisation actuelle des transports ne permettait guère de tolérer cette irresponsabilité du fait du transporteur. Dans les transports par voie ferrée tout au moins il y a un monopole de droit et de fait de l'exploitant. Le contrat passé avec l'expéditeur ou le voyageur rentre dans la catégorie des contrats auxquels on a donné le nom de *contrats d'adhésion* pour bien montrer qu'aucune discussion n'est possible sur les conditions du contrat (1). Était-il juste que la personne qui contracte avec le transporteur et qui est forcée de subir sa loi n'ait point dans tous les cas un recours utile contre lui ?

A cette idée de justice se joignent des considérations économiques. Le commerce a besoin de sécurité. On s'est efforcé d'augmenter la sécurité matérielle des transports. Mais cette sécurité matérielle ne pourra jamais être absolue. Il faut qu'elle soit doublée par une sécurité juridique, c'est-à-dire par le droit pour la victime du dommage d'en obtenir réparation. C'est seulement à ce prix que l'on n'hésite pas à confier aux transporteurs toutes sortes de marchandises et que les voyageurs s'en remettent volontiers à lui.

(1) Sur ces contrats voy. Saleilles *Déclaration de volonté*, n° 89. Demogue *Traité des obligations en général* II, n° 616 et s. Dereux *Rev. trimestrielle de droit civil* 1910, p. 503. Sur l'application aux transports, voy. Dereux *Nature juridique des tarifs de chemin de fer*, thèse Paris, 1906.

Il est apparu assez vite que l'application pure et simple des règles générales sur la responsabilité civile ne pouvait suffire à garantir cette sécurité. La jurisprudence et la loi ont modifié ces règles. Mais elles n'ont pu les modifier qu'en les détachant plus ou moins du principe qui leur donne la vie. Consciemment ou non, elles substituent à l'idée de responsabilité l'idée de garantie ou d'assurance. C'est cette évolution de la responsabilité du transporteur terrestre que nous allons essayer de décrire.

SECTION I

EVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

1°. — La faute et le cas fortuit

12. — La première tentative qui ait été faite pour élargir la responsabilité du transporteur est celle du jurisconsulte autrichien Exner (1). Il a essayé d'établir entre le cas fortuit et la force majeure une distinction qui a été reprise par plusieurs auteurs français (2).

(1) Exner, *La notion de force majeure ; théorie de la responsabilité dans le contrat de transport*, trad. Seligman, Paris 1892. Voy. sur cette théorie : Bourgoïn *Essai sur la distinction du cas fortuit et de la force majeure*, Thèse Lyon 1902. Sentenac *De la force majeure ou du cas fortuit dans les transports par chemin de fer*, Thèse Paris 1908.

(2) Jossérand *Les transports* 2^e éd. n^{os} 568 et s. A Colin et Capitant, *Droit civil*, II, p. 9 et s. A. Colin Note au D. 1904, 2, 73. Thaller.

Le voiturier, responsable envers l'expéditeur des marchandises qui lui ont été remises est libéré de son obligation s'il parvient à prouver le cas fortuit et la force majeure (art. 1784 C. civ.) C'est là une application du droit commun. Il n'y a donc qu'à prendre dans l'article 1147 du Code civil la définition du cas fortuit ou de force majeure : le débiteur peut établir que « l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ». Les civilistes français admettent presque tous que les deux expressions sont synonymes et que toute cause d'inexécution est libératoire si elle n'est pas imputable au débiteur (1).

Il a semblé que cette définition allait créer une situation trop favorable au transporteur. Beaucoup d'avaries proviennent d'une cause qui ne lui est pas directement imputable ; elles sont dues aux conditions de son exploitation ; ce sont des cas fortuits au sens large du mot. La liberté dans ce cas eut laissé en fait le risque du transport à la charge de l'expéditeur.

Exner a entrepris de démontrer que si la force majeure est libératoire le cas fortuit ne l'est pas. Il n'y aurait d'après lui force majeure que si l'événement était extérieur à l'entreprise et s'il avait une certaine importance. La réunion de ces deux éléments « quantitatif et qualificatif » (2) caractériserait le fait libératoire. Si ces deux éléments

Traité de droit commercial, n° 1198. Radouant *Du cas fortuit et de force majeure*, Thèse Paris 1920. Mais ces auteurs n'adoptent pas pleinement la théorie d'Exner et cherchent à donner d'une façon plus précise les caractères distinctifs de la force majeure.

(1) Planiol, *Traité élémentaire de droit civil*, 10^e éd. par G. Ripert t. II n° 231 ; Baudry Lacantinerie et Barde, *Obligations* t. I n° 455.

(2) Jossérand *Les transports*, p. 537.

ne sont pas réunis il y a cas fortuit mais ce cas fortuit ne libère pas le transporteur. C'est le fait de l'entreprise.

La théorie d'Exner est trop connue pour qu'il soit nécessaire de l'exposer ici longuement (1). Elle a été acceptée en France par des auteurs considérables, combattue par d'autres et dans cette lutte il semble qu'il n'y ait pas toujours entente sur la terminologie. Certains juristes tout en reprenant la distinction entre le cas fortuit et la force majeure ont essayé de préciser plus nettement le critérium de la distinction ; mais ils ne sont pas arrivés à des résultats beaucoup plus satisfaisants que celui auquel Exner était arrivé. La terminologie du Code civil n'est pas assez rigoureuse pour qu'on ne puisse échafauder sur les mots cas fortuit et force majeure des théories juridiques qui ne soient pas contraires aux règles légales. Le reproche qu'on pourrait leur faire, mais il est grave, c'est de ne pas avoir réussi à s'imposer dans la pratique.

13. — La jurisprudence française ne semble pas en effet avoir été très conquise par la théorie d'Exner. Elle a toujours maintenu qu'il y a équivalence entre les termes cas fortuit et force majeure et en général elle les accouple, désignant le fait libératoire par les deux expressions. Mais tout de même les tribunaux ont bien vu que sous la distinction proposée, il y avait le désir d'appliquer plus rigoureusement au transporteur la règle de responsabilité et ils étaient eux aussi animés du même désir. Aussi al-

(1) Le *Traité des transports* de M. Josserand contient une longue étude de cette théorie n° 563 et s. Comp. G. Ripert *Droit maritime*, 2^e éd., II n° 1724 et s.

lons-nous les voir ne pas qualifier cas fortuits, pour ne pas en faire des causes de libération, des événements qui, dans la théorie d'Exner, auraient peut-être porté ce nom, mais n'auraient pas été libératoires. Les termes employés diffèrent ; le résultat est le même. On est arrivé au but voulu : ne pas permettre la libération du transporteur.

Pour ce faire il suffisait aux tribunaux de considérer que ces événements en apparence fortuits se rattachent en réalité à la manière dont l'entrepreneur de transports conduit son exploitation. En dégageant le lien de causalité qui unit le fait dommageable à l'activité du transporteur, les tribunaux relèvent la faute préexistante au cas fortuit, car il y a faute de la part du débiteur à ne pas prendre toutes les précautions voulues pour exécuter son obligation.

La jurisprudence est d'autant plus disposée à admettre ces fautes que le transporteur lui apparaît comme plus puissant et par là mieux à même d'éviter toute erreur et toute négligence. On a parfois accusé les tribunaux de commerce de condamner sévèrement le transporteur parce que les juges commerçants sacrifieraient nécessairement à la défense de leurs intérêts professionnels. Ce reproche ne paraît nullement fondé. On sait avec quelle conscience scrupuleuse les juges consulaires rendent la justice. D'ailleurs les Cours d'appel se montrent aussi sévères pour le transporteur que les tribunaux de commerce. La vérité c'est qu'il faut doser la responsabilité de chaque débiteur à raison des devoirs qui lui incombent et le transporteur ayant une situation privilégiée a des obligations plus rigoureuses que les autres débiteurs.

14. — Il suffira de quelques exemples pour montrer comment le transporteur peut échapper à sa responsabilité dans des cas que nous serions tenté de qualifier de fortuits.

Il y a tout d'abord des dommages dus *au matériel du transport*. Si l'entrepreneur de transports a mis ou laissé en service un matériel qu'il savait ou pouvait savoir être en mauvais état la solution s'impose. Mais parfois l'accident est dû à un vice caché de la machine. Il n'existait aucun moyen de le découvrir ou de le prévenir. Le débiteur a donc fait son devoir et agi en bon père de famille. Certains tribunaux de commerce l'ont déclaré libéré (1), par exemple dans le cas de rupture d'une bielle de la machine. Mais la plupart des décisions retiennent sa responsabilité pour cette raison qu'il répond du matériel qu'il emploie (2).

Si le transporteur répond du matériel il répond aussi de la voie ferrée un déraillement dû à une cause inconnue n'est pas un cas fortuit (3). Pas davantage un incendie n'est à lui seul un cas libératoire (4). Il faudrait prouver qu'il est dû à un tiers étranger à l'entreprise, preuve le plus souvent impossible à faire.

Le vol commis par des tiers peut laisser subsister la responsabilité du transporteur qui aurait pu prendre les

(1) Trib. Versailles 17 janvier 1900, *La loi* 26 mars 1900 et Paris 29 mars 1905, *ibid.*, 19 avril 1905.

(2) Seine 9 août 1864 D. 64,3,103 ; Bourges 29 février 1872 D. 72,2,76-; Caen 5 juin 1907, *Gaz Palais* 1907 p. 474.

(3) Rouen 3 décembre 1898 D. 99,2,316 ; S. 99,2,197.

(4) Cass. 25 août 1858 D. 58,3,359 ; 3 juin 1874 S. 74,1,444 ; 6 janvier 1892, D. 92,1,356 ; S. 52,1,316.

précautions pour l'empêcher ; il faut un vol à main armée pour qu'il y ait force majeure.

La grève enfin n'est pas libératoire si elle n'est pas générale et imprévue ou si elle a été motivée par quelque acte du transporteur (1).

Avec une telle jurisprudence le caractère anonyme de l'accident se tourne contre le transporteur. Celui-ci parvient bien à établir qu'il y a cas fortuit, mais il n'est pas par cela même libéré, car on lui demande la cause de ce cas fortuit et s'il ne parvient pas à établir qu'elle lui est complètement étrangère, il est tenu .

15. — Il faut reconnaître qu'arrivé à ce point la responsabilité du transporteur est bien près d'être une responsabilité légale. Les risques du transport pèsent sur lui comme les risques des accidents pèsent sur le patron responsable d'après la loi du 9 avril 1898. De même que dans l'application de cette loi les tribunaux ont été conduits à donner une notion plus large du fait du travail, arrivant à y comprendre des cas de force majeure pesant sur l'ensemble de la population (2), de même ils arrivent en matière de transports à faire de l'entrepreneur de transports un assureur du bon état du matériel et de la voie ferrée. Le prix du transport comprend la prime de cette garantie légale qu'il doit à l'expéditeur. On reconnaît sans doute

(1) Voy. l'analyse de l'importante jurisprudence sur cette question dans Josserand, *op. cit.* n° 592 et s. et pour le transport maritime dans G. Ripert, *op. cit.*, II n° 1731 et 1732.

(2) Il suffit de rappeler ici la jurisprudence faisant entrer dans les accidents du travail les morts et accidents dus au bombardement aérien. Cass. civ. 18 avril 1918 D. 1918, I, 25 ; Paris 13 mars 1922, D. 1922, 2, 17 et la note de M. Capitant.

encore des cas de force majeure mais ce sont alors des événements tellement anormaux qu'ils ne rentrent pas dans la garantie prévue. Cette distinction est assez nette dans certaines décisions relatives aux dommages causés par les événements atmosphériques. Malgré le caractère d'extériorité de l'événement le dommage est mis à la charge du transporteur s'il s'agit d'un événement assez normal pour rentrer dans les prévisions possibles des parties (1).

16. — Avec une telle sévérité pour la preuve imposée au transporteur l'avantage que présente le principe de la responsabilité contractuelle sur celui de la responsabilité délictuelle devient évident. Aussi n'est-il pas étonnant que l'on ait cherché à substituer la première à la seconde dans le transport des personnes.

La première tentative faite en ce sens échoua. Le tribunal de la Seine et la Cour de Paris admirèrent pendant quelque temps que le voyageur était dispensé de l'obligation de prouver la faute du transporteur parce qu'il se présentait comme créancier de l'obligation de sécurité assumée par le voiturier; mais la Cour de Cassation se prononça contre cette assimilation des personnes et des marchandises pour cette raison que le transporteur ne prend pas livraison des voyageurs, ne supprime pas leur acti-

(1) Cass. 13 décembre 1871 S. 72,1,168 pour un éboulement dû à la disposition de la voie. Comp. les motifs de Cass. 17 mai 1882 D.83,1,14 ; S. 83,1,181 ; 3 janvier 1883 D. 83,1,373 ; S. 83,1,419 pour la gelée. Cass. 4 février 1885 D. 85,1,435 ; S. 85,1,378 pour la chaleur excessive.

tivité au cours du transport et n'a pas par conséquent à répondre de leurs actes (1).

Malgré la force de cette argumentation, la théorie de la responsabilité contractuelle, qui avait d'ailleurs été dès cette première tentative défendue par d'éminents auteurs (2), a fait son chemin. Quand elle s'est représentée devant la Cour suprême, les esprits étaient acquis à un changement de jurisprudence. La Cour de Cassation a décidé que le transporteur contracte l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination ; la seule preuve de l'accident établit sa contravention à cette obligation ; il est donc responsable à moins qu'il ne prouve la force majeure (4).

Cette jurisprudence aggrave singulièrement la situation du transporteur. Tant qu'il s'agissait de marchandises il pouvait à force de surveillance et de soins empêcher le dommage ou en tout cas écarter de l'exploitation toute activité étrangère. Mais voici maintenant que cette activité est installée dans son exploitation même. C'est la victime éventuelle du dommage douée d'une activité personnelle,

(1) Paris 17 juillet 1892 D. 92,2,557 ; S. 93,2,53 ; Paris 2 février 1910 D. 1911,2,357 ; S. 1920,2,223.

(2) Cass. 10 décembre 1884, D. 85,1,433 note de M. Sarrut ; S. 85,1,129 note de M. Lyon-Caen ; 15 mars 1895 S. 95,1,285 ; 8 mai 1899 D. 99,1,558.

(3) Sarrut note au D. 1885,1,433 et 1913,1,249 ; Lyon-Caen note S. 1885,1,129 ; 1912,1,73 ; 1913,1,179 ; Esmein Note S. 1897,1,17 1900,2,57 ; Labbé Note S. 1894,2,57 ; Thaller *Traité de droit commercial* n° 1185 ; *Contra* G. Ripert, *Revue Critique*, 1913 p. 198.

(4) Cass. civ. novembre 1911, D. 1913,1,249 ; S. 1912,1,73 ; 27 janvier 1913, D. 1913,1,249 ; S. 1913,1,177 ; Cass. Req. 28 janvier 1916 et 6 février 1917, D. 1917,1,35. Ces arrêts ont fixé la jurisprudence. La Cour de Cassation l'a affirmée dans un grand nombre de décisions postérieures. V. en dernier lieu Cass. 23 mars 1925 D. H. 1925, p. 330.

qui met les risques de cette activité à la charge du voiturier pour autant que la cause de l'accident restera inconnue.

On ne peut pas dire que la jurisprudence ait été emportée ici par la logique de la construction juridique. Bien au contraire la théorie de la responsabilité contractuelle dans le transport des personnes soulève des objections qui ne peuvent être toutes facilement réfutées (1). La Cour de Cassation l'avait d'ailleurs repoussée une première fois. Si elle a cédé c'est dans le désir d'assurer la réparation des accidents de transport. Elle a adopté pour le transport des personnes le procédé juridique auquel Saintelette et Sauzet (2) avaient songé pour la réparation des accidents du travail avant la loi du 9 avril 1898. Le transporteur est aujourd'hui un débiteur contractuel de sécurité et pour échapper à sa dette née du contrat il se débat dans l'insurmontable difficulté d'une preuve de la force majeure.

2°. — L'interdiction des clauses de non responsabilité

17. — Basée sur le contrat, la responsabilité du transporteur devrait être logiquement déterminée librement par le contrat. Pendant longtemps en effet on a admis que le transporteur est libre de s'exonérer de sa responsabi-

(1) Voy. les critiques formulées par M. Josserand, *Les transports*, 2^e éd. n° 894 et par M. G. Ripert, *Droit maritime*, 2^e éd., II n° 1998.

(2) Saintelette, *De la responsabilité et de la garantie* 1883 ; Sauzet, *De la responsabilité des patrons*, Rev. critique 1883.

lité par convention et aussi de la limiter à une somme déterminée (1). Mais la jurisprudence effrayée de voir ainsi s'écrouler la garantie imposée au transporteur par le contrat n'avait pas admis que la clause de non garantie pût couvrir le transporteur d'une façon complète. Elle admettait que la victime du dommage pouvait toujours démontrer la faute commise par le transporteur ; la clause n'avait d'autre effet que de renverser le fardeau de la preuve (2).

On a justifié cette jurisprudence en disant que la convention des parties ne peut pas modifier les règles de la responsabilité délictuelle qui sont d'ordre public. Elle écarte la responsabilité qui naît du contrat, mais se heurte à la responsabilité légale qu'elle ne peut ébranler.

Quelle que soit la valeur de l'argumentation juridique proposée, le but poursuivi était bien net. On voulait maintenir dans le transport un minimum de garantie pour l'expéditeur. Les compagnies de chemins de fer l'avaient si bien compris qu'elles se bornaient à stipuler dans les tarifs spéciaux qu'elles ne répondraient pas « des déchets et avaries de route » (3). La clause de non responsabilité qui aurait pu laisser au transporteur libre initiative dans son exploitation ne jouait qu'un rôle restreint.

18. — Même aussi atténuées les clauses de non responsabilité n'ont pas résisté longtemps. Exclues par la Con-

(1) Voy. Boutaud, *Des clauses de non responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes*, Paris 1896. Demogue, *Traité des obligations*, t. V, n° 1162 et s.

(2) Josserand, *Des transports*, n° 607 et les arrêts très nombreux cités, p. 608, note 1.

(3) Josserand, *op. cit.*, n° 624.

vention de Berne de 1890 dans le transport international, expulsées partiellement des tarifs spéciaux par des arrêtés ministériels, elles furent condamnées par la fameuse loi Rabier du 17 mars 1905 qui a modifié l'article 103 du Code de commerce.

Cette loi a été considérée comme une protection nécessaire des expéditeurs contre un transporteur tout puissant. L'Etat est intervenu dans le contrat d'adhésion en faveur des plus faibles. Il a défendu au transporteur de se décharger abusivement des obligations que l'exécution du contrat doit normalement entraîner.

Certains jurisconsultes la traitent pourtant aujourd'hui sévèrement. M. Josserand a dressé contre cette loi un réquisitoire terrible « Attentatoire à l'autonomie de la volonté, dit-il, destructive de l'équilibre contractuel et des droits légitimement acquis, génératrice de contestations jadis apaisées, d'équivoques autrefois dissipées, économiquement mauvaise, cette loi qui procède d'une série de malentendus, d'une incompréhension totale de la jurisprudence et du droit antérieur, doit être traitée par l'interprète comme une mesure d'exception » (1).

Jugeons là simplement ici au point de vue de la transformation des règles sur la responsabilité.

Elle a pour résultat d'accentuer le caractère légal de la responsabilité du transporteur. On continue bien à dire que cette responsabilité provient de l'obligation assumée par le transporteur mais il n'appartient plus au transporteur de supprimer l'étendue de son obligation. Il est léga-

(1) Josserand, *Des transports*, n° 639, p. 623.

lement tenu comme transporteur.

Cette loi Rabier éloigne la responsabilité du transporteur des règles générales de la responsabilité contractuelle. Il a même fallu que la Cour de Cassation modérât le zèle de ceux qui voulaient se servir de cette loi pour prohiber toutes les clauses pouvant influencer directement ou indirectement sur la responsabilité du transporteur (2). Il n'en est pas moins vrai que le principe de la garantie du transporteur devient intangible. On peut bien qualifier cette responsabilité de contractuelle ; c'est en réalité une responsabilité légale qui naît du contrat.

3°. — L'irresponsabilité légale

19. — Imposer au transporteur la garantie légale a paru constituer dans certains cas une charge intolérable. Elle peut écraser l'exploitant sous le fardeau de la responsabilité. C'est le grave inconvénient que présente toute règle abstraite et sévère de responsabilité qui ne trouve pas son correctif dans l'assurance. Après la promulgation de la loi du 9 avril 1898, il y a eu des surprises terribles pour certains petits patrons et cette loi n'aurait pu s'acclimater en France si la garantie du risque n'avait pas été en fait toujours couverte par l'assurance. Pratiquement sinon légalement on en est au régime de l'assurance obligatoire.

(1) Voy. par exemple Cass. 23 avril 1913 ; S. 1915, I, 124 pour les clauses relatives au chargement ; 12 juillet 1923, S. 1925, I, 84 ; 14 avril 1924, D. H. 1924, p. 193 pour les clauses limitatives.

Pour le transporteur c'est une autre considération qui joue. Il n'était guère à craindre, qu'ils fussent incapables de supporter la garantie des risques, car la plupart d'entre eux ont une organisation économique assez forte pour ne rien craindre d'actions individuelles. Mais les compagnies de chemins de fer ne sont pas des transporteurs agissant à leurs risques et périls, elles sont unies à l'Etat par des conventions qui comportent de la part de l'Etat des engagements financiers. Toute charge excessive de l'exploitation se traduit par une contribution de l'Etat. Dès lors il a paru nécessaire de modérer dans certains cas les risques de l'exploitation. Déjà la jurisprudence y était arrivé en appliquant la règle générale de l'article 1151 du Code civil aux termes de laquelle le débiteur ne répond pas des dommages qui n'ont pas été prévus au moment du contrat. Elle réussit par là à arrêter des actions pour les avaries causées à des objets ou des marchandises d'une valeur trop considérable étant données les conditions du transport. Ainsi les voyageurs ne sont pas recevables à ce titre à réclamer une indemnité pour un objet de grande valeur contenu dans leurs bagages (1). Cette jurisprudence est bien fixée et elle continue à s'appliquer. Mais elle n'oppose aux prétentions des victimes du dommage qu'une bien fragile barrière, car il faut dans chaque espèce apprécier le caractère imprévu du dommage et se soumettre au débat en justice. Au surplus l'expéditeur débouté conserve cette impression fâcheuse que le trans-

(1) Cass. 22 novembre 1904, S. 1905, I, 350 ; Paris 3 avril 1906, D. 1908, 2, 293.

port ne lui donne pas toute sécurité. Le résultat économique est mauvais.

20. — La réparation forfaitaire présente le grand avantage de ne pas créer de surprise. L'expéditeur connaît à l'avance le montant de l'indemnité qu'il peut obtenir et il règle son expédition en conséquence. Toutefois un forfait pur et simple pourrait être pour lui une cause de profit. Mieux vaut décréter que le forfait représente le maximum de l'indemnité et obliger l'expéditeur à justifier de la valeur réelle des marchandises expédiées. C'est le système des *colis postaux* (1).

Les colis postaux sont transportés moyennant un prix qui dépend du poids du colis et non de la distance parcourue ; le tarif est favorable à l'expéditeur ; il s'agit de développer des transports d'objets de faible poids et qui ont besoin de voyager rapidement. Au cas de retard pas d'indemnité sauf si le retard est cause de l'avarie. Au cas de perte ou d'avarie le transporteur n'encaisse qu'une responsabilité restreinte. Le maximum de l'indemnité varie de 35 à 85 francs suivant le poids (arrêtés des 22 février et 30 mars 1921). Ces chiffres malgré leur augmentation récente restent bien inférieurs aux chiffres qui avant la guerre étaient fixés de 15 à 40 francs, étant donnée la dépréciation de la monnaie. Il y a donc eu en fait une nouvelle restriction de la responsabilité du transporteur.

Le transport par colis postaux a pris un développement considérable. On songe à l'heure actuelle à le développer encore en permettant des colis postaux d'un poids plus

(1) Josserand, *Les transports*, n° 780 et s.

élevé et qui payeraient une taxe variable suivant les zones. N'est-ce pas la meilleure démonstration que la limitation légale de la responsabilité du transporteur n'empêche nullement le développement des transports ?

21. — On pourrait trouver un autre exemple de limitation légale forfaitaire dans la Convention de Berne du 14 octobre 1890 sur les transports internationaux (1). Cette Convention permet aux réseaux d'établir des tarifs spéciaux qui, moyennant une réduction du prix de transport, fixent un forfait maximum au cas de perte ou d'avarie. Mais surtout elle établit le forfait absolu au cas d'indemnité pour retard inférieur à 30 jours. Le retard entraîne une responsabilité variant de 1/10^e à 5/10^e du prix du transport suivant la proportion entre la durée du retard et la durée prévue pour la livraison. On évite ainsi la preuve difficile que devrait faire l'expéditeur du dommage qui lui est causé par ce retard, et, dans le cas où ce retard lui aurait causé un préjudice considérable, la responsabilité trop forte qui en résulterait pour le transporteur.

22. — Enfin il faut signaler, bien qu'il n'ait plus aujourd'hui qu'un intérêt rétrospectif, le régime des transports en temps de guerre. Ce fut la faillite de la responsabilité. Les règles du droit commercial devenaient inapplicables. Faites pour une période normale, elles ne pouvaient conve-

(1) Loyau, *La Convention de Berne*. Josserand, *Les transports*, 2^e éd., n° 35 ter. Lyon-Caen et Renault, *Droit commercial III*, n° 856 et s. René Brunet, *Les transports*, n° 232 et s.

nir aux conditions dans lesquelles il fallait poursuivre l'exploitation des réseaux.

Quand, après une suspension de quinze jours, les transports commerciaux purent être repris le 18 août 1914, le Ministre de la Guerre déclara qu'ils seraient effectués « sans responsabilité ni garantie d'aucune sorte ». Le décret du 29 octobre 1914 et l'arrêté du 1^{er} novembre suivant durent cependant faire une exception pour les pertes et avaries résultant d'une faute lourde des agents. Ce fut seulement par l'arrêté du 31 mars 1915 que fut organisé un système plus protecteur des expéditions. Mais cet arrêté ne rétablit pas d'une façon complète le droit commun. Toutes les conséquences de l'état de guerre continuèrent à être exceptées et la réparation était toujours limitée à la valeur de la marchandise au jour et au lieu de l'expédition. Enfin il y avait des zones considérées comme particulièrement dangereuses dans lesquelles ce régime ne s'appliquait pas.

Les décrets du 2 février 1919 et l'arrêté du 28 juillet 1919 ont mis fin à ce régime pour toute la France. Cette irresponsabilité légale temporaire aujourd'hui disparue (1) reste cependant pour nous un enseignement. Elle a montré comment l'assurance pourrait dans le transport terrestre suppléer à la responsabilité.

(1) La légalité de ce régime a été discuté. Voy. Wahl, *Droit civil et commercial de la guerre*, t. III, p. 540 et s.

SECTION II

DE LA RESPONSABILITÉ A L'ASSURANCE

1°. — L'assurance substituée à la responsabilité pendant la guerre (1)

23. — Le passage de la responsabilité à l'assurance se fait de deux manières :

Tantôt c'est la personne responsable qui, écrasée par le risque à sa charge, recourt à l'assurance pour couvrir sa responsabilité.

Tantôt c'est la victime éventuelle qui, privée d'un recours suffisant, demande à l'assurance le complément de garantie.

En matière de transport terrestre le passage s'est fait de la seconde manière. Le transporteur était en effet assez puissant pour résister à la responsabilité. Il avait d'ailleurs l'Etat derrière lui. Aussi l'aggravation de sa responsabilité qui résultait de la jurisprudence l'avait-elle laissé assez indifférent.

Mais déjà avant la guerre l'expéditeur sentait la nécessité de se garantir quand une règle légale restreignait la

(1) Trasbot, *Responsabilité et assurance dans le transport par voie ferrée*, Extrait des Annales de droit commercial 1922, n° 3. Roger Brunet, *L'assurance transport*, thèse Paris 1924.

responsabilité du transporteur. Ainsi en est-il en matière de colis postaux : l'expéditeur peut, par une déclaration spéciale de valeur, augmenter le chiffre de l'indemnité maxima. Cette déclaration de valeur est admise dans le transport de marchandises et dans les envois de colis postaux.

L'irresponsabilité complète des réseaux édictée au début de la guerre allait conduire les expéditeurs à l'assurance.

24. — Ce fut en effet le commerce qui demanda l'application d'un régime d'assurance donnant quelque garantie à l'expédition des marchandises. Cette assurance ne pouvait à ce moment là être pratiquement organisée que par le transporteur lui-même. L'arrêté interministériel du 1^{er} novembre 1914 (1) autorisa les réseaux de l'Etat, du Midi, de l'Orléans et du P. L. M. à la pratiquer (2).

Cette assurance s'appliquait aux marchandises ordinaires et ne les garantissait que contre les pertes et avaries le retard étant exclu. L'ayant droit était indemnisé du montant du dommage justifié avec limitation au montant de la valeur déclarée. La prime était fixée d'après la valeur déclarée et la distance parcourue ; elle était majorée pour certaines marchandises fragiles.

Moyennant le versement de cette prime, l'assesseur renonçait à se prévaloir du régime spécial de responsabi-

(1) *Officiel* du 4 décembre 1914.

(2) M. Wahl, *Droit civil et commercial de la guerre*, t. III, p. 540 et s. dit que ce régime n'avait rien d'une assurance, mais c'est qu'il prend le mot assurance dans son sens technique et non dans son sens économique.

lité créé par l'état de guerre. C'était donc le retour aux règles de droit commun. Nulle part on ne voit mieux qu'ici le lien qui unit les deux idées de responsabilité et d'assurance. Ce que l'on a appelé l'assurance par le transporteur, c'est le retour au droit commun de la prise des risques par le transporteur.

25. — L'arrêté avait été pris pour une durée de trois mois ; il fut prorogé d'un mois par un arrêté du 2 mars 1915 (1). Une situation plus normale permit une organisation nouvelle. Elle fut établie par l'arrêté du 31 mars 1915 qui fut étendu par la suite aux réseaux et aux parties de réseaux qui avaient été réservés.

Le principe reste le même. Le transporteur accepte moyennant le paiement de la prime l'application du droit commun et renonce par conséquent au régime d'irresponsabilité restreinte établie par cet arrêté. Toutefois il n'accepte pas de couvrir le préjudice résultant du retard sauf si ce retard a causé la perte ou l'avarie. Quant à ces pertes et avaries l'assurance a été perfectionnée et elle a pris un caractère plus net. L'expéditeur, qui est couvert par le paiement de la prime contre les pertes et avaries dont le transporteur répondra normalement, peut par une seconde prime se couvrir contre les pertes et avaries qui sont la conséquence de l'état de guerre, donc d'un cas de force majeure.

Le même régime fut appliqué par la suite aux colis postaux (arrêté du 20 juillet 1915).

(1) Officiel du 4 mars 1915.

L'assurance a pris fin quand les règles spéciales d'irresponsabilité ont disparu. Un arrêté du 3 avril 1919 a remplacé la plupart des réseaux sous l'empire du droit commun; un arrêté du 28 juillet 1919 a définitivement supprimé les anciennes mesures de guerre.

26. — Pratiquement ce régime d'assurance a fort mal fonctionné. Pendant quatre ans le public s'est débattu dans cette réglementation des transports sans cesse modifiée, établie par des arrêtés ministériels mal rédigés. Il aurait fallu clairement exposer aux commerçants les avantages de l'assurance. Nul ne l'a fait. Ils les ont ignorés. En particulier l'assurance contre les conséquences de l'état guerre possible moyennant le paiement d'une seconde prime paraît être restée inconnue des expéditeurs. Les contestations sur ce point ont été si nombreuses que l'arrêté du 1^{er} juillet 1918 avait imposé aux expéditeurs l'obligation de faire une déclaration spéciale sur l'assurance ou sur le refus d'assurance.

Mais si cette assurance par les réseaux a été peu pratiquée, la faute n'en est pas uniquement aux compagnies de chemins de fer. L'indifférence apparente du public avait ses raisons. Pour les envois d'objets de valeur le commerce s'adressait à des assureurs privés. Les compagnies d'assurance, en particulier les compagnies d'assurance maritime, pratiquaient l'assurance des transports. Quant aux marchandises qui ne paraissaient pas dignes de l'assurance, elles étaient abandonnées à leur heureuse fortune par les commerçants dont les affaires étaient à ce moment là trop faciles pour qu'ils aient senti la nécessité

de tout prévoir et de tout garantir. Le gaspillage de richesses dans cette période a été malheureusement considérable. Les pertes de marchandises transportées dues principalement à l'incurie et au vol ont atteint des chiffres énormes. On ne s'en est soucié que plus tard.

2°. — L'assurance des transports par les compagnies d'assurance

27. — L'assurance des marchandises transportées par voie ferrée ou par route est peu pratiquée en France, justement par ce que l'expéditeur trouve une garantie complète dans la responsabilité du voiturier (1) Lors même que cette responsabilité est limitée par la loi comme en matière de colis postaux, la déclaration de valeur faite par l'expéditeur suffit à assurer la garantie désirée.

Il y a toutefois à titre exceptionnel des cas où l'assurance est pratiquée. M. Hémard cite dans son *Traité des assurances* les cas suivants :

1° transport d'animaux présentant une grande valeur comme les chevaux de course ;

2° assurance des bagages par les agences de voyages ;

3° assurance de valeurs précieuses, titres, effets de commerce, coupons, pierres précieuses ;

4° assurance de valeurs expédiées par la poste, l'administration des postes n'acceptant pas de chargement au-delà de 10.000 francs (2).

(1) Hémard, *Théorie et pratique de l'assurance terrestre*, t. II, n° 474.

(2) Hémard, *op. cit.*, t. II, n° 476, p. 92.

Quant à l'assurance de la responsabilité du transporteur, elle n'est naturellement pas pratique pour les transports par voie ferrée étant donnée l'organisation particulière des Compagnies de chemins de fer. Ces compagnies restent leur propre assureur. On ne voit d'ailleurs pas quel intérêt elles pourraient avoir à contracter des assurances de responsabilité.

28. — On voit pourtant apparaître à titre exceptionnel l'assurance de marchandises transportées par voie ferrée quand ce transport précède un transport maritime ou y fait suite. La police d'assurance maritime qui couvre les marchandises contre les risques maritimes les couvre également contre les risques du transport terrestre. Il y a là une extension très remarquable de l'assurance maritime aux risques terrestres (1).

La police d'assurance sur facultés du 15 novembre 1919 garantit les marchandises assurées par police flottante depuis leur expédition à l'intérieur et elle vise parmi les causes de risques les « déraillements ou tamponnements de trains, écroulement de ponts et de tunnels » (2). Pour certains transports l'assuré est dispensé de déclarer les voyages préliminaires par chemins de fer ; pour d'autres il doit faire cette déclaration et payer une surprime (3).

Les conditions nouvelles du transport ont amené les assureurs maritimes à accepter ces risques terrestres. Par suite de la liaison établie entre le transport maritime et

(1) Louge, *L'assurance maritime et les risques terrestres*, thèse Aix, 1921.

(2) G. Ripert, *Droit maritime*, 2^e éd., t. III, n^o 2658.

(3) G. Ripert, *op. cit.*, t. III, n^o 2629.

le transport terrestre, entre le bateau et le rail, il a été nécessaire de garantir l'assuré contre les risques courus pendant toute la durée du transport. L'organisation de l'assurance existait, il suffisait de l'étendre. L'intérêt économique a emporté ici la solution malgré les difficultés juridiques qui pourrait présenter cette extension anormale de l'assurance maritime, difficultés que l'on a volontairement négligées.

29. — L'assurance de responsabilité pourrait être utilement pratiquée par les entrepreneurs de transport qui n'ont pas une puissance financière capables de résister aux actions pour dommages. Les entrepreneurs de transport par chevaux et voitures ou par automobiles assurent leur matériel de transport et aussi leur responsabilité pour les accidents causés aux tiers (1).

C'est seulement dans le transport fluvial que l'assurance des marchandises est développé. Mais nous nous contentons pour le moment de signaler cette application. L'assurance fluviale ne fait que imiter ici l'assurance maritime et nous retrouverons les raisons du développement de l'assurance maritime.

30. — Une première application intéressante de l'assurance a été faite par les réseaux pour les bagages des voyageurs.

La Compagnie Européenne d'assurance de marchandises et de bagages a passé avec les différents réseaux un traité par lequel elle assure les bagages enregistrés con-

(1) Hémard, *op. cit.*, t. II, n° 469 et 585.

tre la perte totale ou partielle, l'avarie et le retard dans les livraisons, réserve faite des risques d'émeutes, opérations de guerre, grèves ou décisions des autorités et bien entendu de la faute de l'assuré et du vice propre de la marchandise. Malheureusement cette assurance ne couvre pas d'une façon complète les objets précieux. Ces objets ne sont en effet compris dans l'assurance que pour le quart de la valeur totale assurée et pour une somme maximum de 5.000 francs.

Le montant des primes est basé sur la valeur assurée et sur la distance. Il varie de 1,50 pour mille de 1 à 150 kilomètres à 9 pour mille au-dessus de 1.200 kilomètres.

La même compagnie délivre une assurance des bagages contre tous risques pour une durée de 60 jours pour toute l'Europe au taux de 15 francs pour 1.000 des bagages assurés et une police mondiale au taux de 10 fr. pour 1.000. Nous donnons en annexe le texte de cette police.

La Compagnie Européenne française est en union étroite avec les compagnies de même nom existant dans les pays étrangers et ces compagnies se prêtent leur appui pour la recherche des bagages égarés. Au cas de perte ou d'avarie, le dommage est réglé par la compagnie du lieu où se trouve le voyageur et celle-ci se fait rembourser par la compagnie qui a conclu l'assurance.

3°. — L'assurance par le transporteur

30. — Le régime inauguré pendant la guerre d'une as-

surance contractée auprès du transporteur était pour la France une innovation ; mais à l'étranger l'assurance des bagages et aussi l'assurance des voyageurs est couramment pratiquée pour les transports par voie ferrée. En même temps que le récépissé des bagages ou le billet du voyageur, est délivrée une police d'assurance. Pour cette raison la compagnie de chemin de fer est mieux à même que toute autre de pratiquer l'assurance.

En France les compagnies de chemins de fer ne semblent pas tenter par le rôle d'assureur. La lourde responsabilité qui pèse sur elles paraît d'ailleurs rendre la pratique de l'assurance moins utile pour nous qu'elle ne l'est dans des pays où le transporteur peut s'exonérer ou est légalement exonéré de sa responsabilité contractuelle.

Pourtant après la guerre les compagnies de chemins de fer ont envisagé la possibilité non pas d'être elles-mêmes des assureurs mais de jouer le rôle d'agents d'assurance (1). Une police d'assurance pour le transport des bagages serait proposée par elles aux voyageurs. Ceux-ci y trouveraient l'avantage d'une garantie plus complète que celle qui leur est donnée par le recours en responsabilité ; ils seraient couverts même contre les risques dus à un cas de force majeure et aussi contre les dommages qui ne pouvaient être prévus par le transporteur.

La pratique de l'assurance par les compagnies de chemins de fer se trouve assez malheureusement entravée par la situation administrative des réseaux. Soumises à une surveillance étroite de l'Etat, il leur faut demander

(1) Roger Brunet, *L'assurance transport*, thèse Paris 1924. V. en annexe le modèle de police bagages.

l'homologation pour toutes modifications des tarifs. De plus on craint toujours que par un moyen détourné les Compagnies n'arrivent à échapper à la loi Rabier et à rejeter la responsabilité qui pèse légalement sur elles.

31. — La situation actuelle des réseaux devrait pourtant appeler une autre politique. La loi Rabier est le fruit d'une époque de prospérité où l'on pensait que l'on pourrait impunément faire garantir les risques par les exploitants. Elle a été également votée sous l'empire des idées dominantes au début du siècle dernier qu'il fallait dans les contrats d'adhésion protéger le contractant le plus faible. Dans la lutte économique moderne ces idées ont perdu de leur valeur. Il faut assouplir le plus possible le régime des transports si on veut qu'un pays puisse se défendre dans la bataille économique. Il faut également cesser de s'apitoyer sur le sort des commerçants qui connaissent aussi bien que le transporteur les conditions spéciales de certains transports et en acceptent volontairement le risque. Que le tarif général soit protecteur parce qu'il s'applique à tous, c'est parfaitement légitime. Mais il n'y a aucune raison pour que des tarifs spéciaux ne soient pas établis comportant pour un moindre prix une moindre responsabilité. Le correctif des inconvénients de ce tarif sera trouvé dans l'assurance.

D'autre part à l'heure actuelle, même avec le régime protecteur de la loi Rabier, il s'en faut de beaucoup que tous les dommages soient réparés. Parfois le transporteur parvient, malgré la difficulté de la preuve à établir qu'il y a force majeure ; d'autre fois, principalement pour les

bagages des voyageurs, il plaide le caractère imprévu du dommage. Enfin pour les accidents de voyageurs le principe de la responsabilité contractuelle ne joue plus au cas de mort parce que l'action est alors intentée par des parents qui invoquent un droit personnel et ne se présentent pas comme les ayants cause de la victime, ces parents ont alors l'obligation difficile de prouver la faute du transporteur. En Angleterre ou aux Etats-Unis ils recueillent le bénéfice de l'assurance.

32. — Sans doute cette assurance peut à l'heure actuelle être librement contractée, mais en fait elle ne l'est pas parce qu'elle n'est vraiment pratique que si le transporteur joue lui-même le rôle d'assureur ou tout au moins de courtier d'assurance. Le commissionnaire de transport ou le gros négociant pourraient avoir une police flottante pour leurs expéditions journalières. On ne peut au contraire demander à celui qui expédie un colis isolé ou au voyageur qui fait enregistrer ses bagages de signer au préalable une police d'assurance. Le contrat d'assurance doit se joindre automatiquement au contrat de transport.

On peut admettre qu'une compagnie de chemins de fer constitue un fonds d'assurance ou que les diverses compagnies créent un organisme commun ; on pourrait même admettre qu'un traité spécial unit les compagnies à une compagnie d'assurance qui ferait l'entreprise des assurances. C'est une question de mécanisme financier. Pour le public une seule chose importe, c'est que le titre de transport serve en même temps de police d'assurance et que la prime soit comprise dans le prix payé pour le transport comme l'impôt l'est actuellement.

Si on veut arriver à un résultat utile, il faut que la conclusion de l'assurance ne prenne pas plus de temps que la conclusion du transport. Les primes seront nécessairement minimales si l'assurance est très généralement pratiquée. On s'apercevra bien vite des heureux résultats de cette pratique d'assurance.

Mais ceci nous amène à étudier les avantages que l'assurance présente sur la responsabilité.

33. — L'entreprise de la *Compagnie Européenne* doit être à ce point de vue encore signalée. Cette Compagnie est unie aux réseaux par un traité. Le contrat d'assurance est constaté par le timbre apposé par la Compagnie des chemins de fer sur le bulletin des bagages après le paiement de la prime. L'assurance produit son effet depuis le moment de la remise au voyageur du bulletin des bagages.

Le voyageur indemnisé par la Compagnie d'assurance doit la subroger à son recours contre le tiers responsable. Mais en fait la Compagnie ne recourt pas contre le transporteur.

Toutefois il n'a pas été possible d'empêcher le recours du voyageur contre le transporteur, car la clause de renonciation à ce recours aurait été frappée de nullité comme équivalant à une clause de non responsabilité. Le voyageur qui se fait indemniser par le transporteur perd jusqu'à due concurrence son recours contre l'assureur. Il y a combinaison avec l'aide des réseaux de l'assurance et de la responsabilité ; il n'y a pas substitution de l'assurance à la responsabilité.

Cela nous amène à étudier les avantages que présenterait cette substitution.

SECTION III

AVANTAGES DE L'ASSURANCE SUR LA RESPONSABILITÉ DANS LE TRANSPORT

34. — Quelle utilité présenterait dans le transport terrestre la substitution de l'assurance à la responsabilité ? C'est la question qu'il faut maintenant se poser.

Il y a tout d'abord un avantage d'ordre technique ; c'est de donner aux institutions juridiques leur véritable nom. La responsabilité suppose essentiellement l'appréciation de la faute. La grande règle de l'article 1382 est une règle de conduite. Son application ne se comprend que si on peut contrôler et apprécier la conduite d'un homme. La présomption de faute est sans doute admissible, mais à la condition qu'elle ne tombe pas toujours à faux et qu'elle puisse être détruite par la preuve contraire lorsque l'application abstraite de la présomption légale n'est pas justifiée en fait.

Quand le législateur crée à côté de cette responsabilité pour faute une responsabilité légale ou objective, ou même quand il défend aux parties de régler librement par leurs contrats l'étendue de leur responsabilité, il crée en réalité une garantie légale. On donne à cette garantie

le nom de responsabilité faute d'autre, mais cette garantie légale n'est au fond qu'une assurance (1).

Il ne faut donc mêler aucune considération morale à la discussion de cette garantie. En matière de responsabilité le fondement moral reste essentiel, et on ne saurait permettre le libre jeu de l'autonomie de la volonté. Mais, en matière de garantie, seules des considérations d'ordre public peuvent venir empêcher la liberté des conventions. Ces considérations ne sont plus tirées du respect nécessaire de la morale, mais uniquement de la défense par l'Etat d'intérêts économiques légitimes.

35. — L'assurance présente sur la responsabilité l'avantage d'un fonctionnement en quelque sorte automatique. Il est rare que l'auteur d'un dommage reconnaisse sa responsabilité, plus rare encore que, la reconnaissant, il accepte le chiffre du dommage indiqué par la victime. Le transporteur plaide toujours. Chaque compagnie de chemins de fer a un service de contentieux fort occupé et chaque réseau soutient d'innombrables procès devant tous les tribunaux de commerce de France. Les plaideurs subissent naturellement les inconvénients des lenteurs et des frais de la procédure. Ces frais devenus aujourd'hui relativement considérables absorbent une part importante des indemnités.

L'assurance peut sans doute donner lieu à contestations judiciaires et les compagnies d'assurance ne se font pas faute d'user de tous les moyens juridiques qu'elles décou-

(1) G. Ripert, *La règle morale dans les obligations civiles*, 1925, p. 122.

vrent. Mais, par la force des choses, beaucoup de règlements ne peuvent donner lieu à contestations. La personnalité de l'ayant droit, la limite maximum de l'indemnité, le caractère des risques à la charge de l'assureur sont déterminés à l'avance par le contrat, comme le sont d'autre part les obligations de l'assuré. En tout cas l'assureur connaît l'étendue exacte de son obligation éventuelle et l'assuré l'étendue exacte de ses droits. Le commerce évite les surprises et acquiert cette sécurité économique qui lui est précieuse.

36. — L'assurance suppose le paiement d'une prime. Que la prime soit incorporée ou non au prix du transport, elle est payée par l'expéditeur ou le voyageur. Il y a là, à notre avis, une grande supériorité de l'assurance sur le responsable. On peut dire sans doute que dans le calcul du prix du transport entre la charge des risques éventuels du transport. Le transporteur calcule à la fois le coût du transport et les charges de l'entreprise. Mais en réalité le transporteur n'a aucun moyen de calculer les risques éventuels qui pèsent sur lui. L'étendue de ces risques varie suivant les circonstances. Il fut un moment où un mauvais recrutement et une démobilisation du personnel avaient amené des pertes considérables. A l'heure actuelle encore, malgré les mesures prises, les compagnies de chemins de fer ont encore à payer chaque année des indemnités considérables (1). Le prix du transport ne va-

(1) Le chiffre des indemnités a été en 1920 de 269.878.000 francs, en 1921 de 196.616.000, en 1922 de 140.502.000. (*J. Officiel*, Réponse aux questions écrites, 1923, p. 1740).

rie pas pour cela, ou s'il augmente c'est à raison du déficit général de l'exploitation sans que l'on recherche les causes de ce déficit.

Pour les accidents des voyageurs, la proportionnalité des risques à la longueur du parcours ne peut justifier le paiement du prix d'après la distance, car l'indemnité payée variera suivant la qualité du voyageur et, si elle est payée à sa famille au cas de mort, d'après sa situation de famille.

A plus forte raison pour le transport des bagages et des marchandises il n'existe aucune relation entre le prix payé et le risque couru par la marchandise. Le tarif applicable dépend de la distance parcourue du poids et du volume de la marchandise quelquefois de sa qualité. Mais on n'a jamais cherché à adapter les tarifs à la nature plus ou moins périssable des objets confiés au transporteur ou, à plus forte raison, au prix des marchandises transportées (1).

L'assurance s'efforce au contraire de proportionner la prime à l'importance du risque. Elle n'y réussit pas très bien il faut le reconnaître en ce qui concerne la nature de la marchandise (2), mais elle y est arrivée en tout cas en ce qui concerne sa valeur puisque la prime est fixée d'après le chiffre de l'indemnité prévue. Aussi la marchandise paie véritablement les risques qu'elle subit. Le contrat d'assurance a pu être créé sur des principes de répartition des risques plus scientifiques que le contrat de

(1) Sauf bien entendu dans le transport avec valeur déclarée mais cette déclaration de valeur c'est en réalité une assurance.

(2) Voy. ce qui sera dit pour l'assurance maritime au n° 45.

transport parce qu'on s'est préoccupé uniquement de cette question.

37. — Le commerce, il est vrai, pourrait dédaigner l'assurance parce qu'il trouve dans la large responsabilité imposée au transporteur une garantie suffisante. Cette garantie lui paraît gratuite; l'assurance nécessiterait le paiement d'une prime. Mais ce que le commerce ne paie pas comme prime d'assurance, le contribuable le paie comme impôt. Dans le déficit actuel des réseaux entre chaque année depuis la fin de la guerre 200 ou 250 millions d'indemnités pour pertes ou dommages. Ce déficit entraîne des élévations répétées du tarif des transports. En définitive cela coûte plus cher qu'une prime d'assurance.

D'autre part est-il certain que la loi Rabier sera indéfiniment maintenue? Elle a été votée par hostilité contre des compagnies jugées toutes puissantes et qui abusaient, pensait-on, des clauses d'irresponsabilité. Mais ces compagnies de chemins de fer depuis la guerre ont été unies d'intérêt entre elles et unies également à l'Etat qui se ruine lui même en interdisant aux compagnies de stipuler une certaine irresponsabilité. Il faudra bien un jour ou l'autre en revenir à une plus saine conception des choses.

Il est d'ailleurs possible que ce jour-là l'assurance soit considérée comme obligatoire pour l'expéditeur et le voyageur. Ainsi aucune surprise ne serait à craindre et le grave reproche fait aux clauses de non responsabilité de surprendre la bonne foi de l'expéditeur tomberait. La garantie serait toujours due, mais elle serait due à titre

d'indemnité d'assurance et non à titre de dommages-intérêts pour responsabilité. Ce n'est pas une vaine distinction de mots : le paiement de la prime marque la différence économique.

38. — Reste une objection : si l'assurance remplace la responsabilité ne va-t-elle pas avoir ce déplorable effet de diminuer les soins que tout homme doit apporter à l'exécution de ses obligations. L'objection a été présentée dans l'assurance maritime et nous la retrouverons. Elle a été également présentée pour l'assurance de responsabilité et dans les risques d'accidents d'automobiles on a songé à interdire l'assurance complète considérée comme génératrice d'imprudence.

On ne saurait nier que la clause de non responsabilité et l'assurance peuvent avoir pour effet de laisser au transporteur une dangereuse initiative ou de l'inciter à une coupable incurie. Mais cette critique n'atteint guère que l'exploitant opérant lui-même. Quand il s'agit d'une puissante compagnie aux rouages multiples et aux innombrables agents la critique s'atténue jusqu'à disparaître. Est-il démontré que depuis que la loi Rabier existe le personnel de réseaux ait apporté plus de soin dans les opérations matérielles du transport ? Ce serait sans doute le contraire qui résulterait d'une appréciation impartiale, vu la valeur du personnel actuel. D'ailleurs quand l'entreprise est déficitaire l'aggravation de responsabilité ne la touche plus.

Enfin nous avons déjà à l'heure actuelle des transports qui vivent sous le régime de la garantie légale limitée, ainsi le transport des colis postaux. Il n'y a pas dans ces

transports plus de pertes ou d'avaries que dans les autres.

L'assurance n'est funeste que quand elle fait perdre à un homme la claire conscience de sa responsabilité personnelle. Partout ailleurs elle constitue une garantie bien supérieure aux règles de responsabilité légale que le législateur établit abstraitement.

CHAPITRE II

LE TRANSPORT MARITIME

SECTION I

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

39. — L'exploitation maritime connaît depuis si longtemps la pratique de l'assurance qu'il y a eu à toute époque une application simultanée de la responsabilité et de l'assurance. Mais ce qu'il y a de remarquable, c'est que le développement de cette exploitation a amené au XIX^e siècle le recul de la responsabilité et le développement de l'assurance. Ainsi se vérifie une fois de plus une des lois économiques que nous avons déjà dégagées : l'assurance se développe d'autant plus que la responsabilité s'atténue.

Les causes de cette transformation sont celles que nous avons déjà rencontrées dans le transport terrestre. Les règles de droit commun sur la responsabilité civile, reproduites en principe par l'art. 216 du Code de commerce, ap-

parurent comme bien rigides quand les grands navires modernes aux engins délicats servis par un personnel toujours plus nombreux apparurent sur les mers. Reprocher à l'armateur une faute qu'il aurait commise dans le transport, c'eût été ne pas se rendre compte que cet armateur, le plus souvent une grande compagnie de navigation, est dans l'impossibilité matérielle de surveiller l'exploitation et d'en prévenir les risques. Les conditions modernes de l'industrie ne permettent plus à un homme de diriger utilement. Le déclarer responsable de tous les actes de ses agents c'est le juger trop sévèrement. Ne lui reprocher que ses fautes personnelles, c'est lui faire une situation trop facile.

Le droit maritime a admis assez facilement l'irresponsabilité parce qu'il connaissait l'assurance. La sévérité de la loi Rabier a été limitée aux transports terrestres (1). Mais déjà se manifeste à l'heure actuelle une hostilité contre l'irresponsabilité de l'armateur et cette hostilité est venue justement des assureurs. Nous allons donc trouver là un enseignement précieux sur les rapports économiques qui existent entre la responsabilité et l'assurance.

1°. — L'irresponsabilité conventionnelle de l'armateur

40. — Le Code de commerce consacrant une ancienne tradition, a donné à l'armateur une précieuse faculté, l'abandon du navire et du fret, qui lui permet de limiter sa

(1) La loi du 17 mars 1905 insérée dans l'art. 103 C. com. est inapplicable aux transports maritimes régis par le livre II de ce Code.

responsabilité à sa fortune de mer, toutes les fois que son engagement naît d'un contrat ou d'une faute du capitaine ou de l'équipage. Cette règle considérée comme indispensable au commerce maritime a toujours été fidèlement conservée. La Convention internationale de Bruxelles de 1923 réorganise cette limitation de responsabilité pour en faire une règle internationale, elle ne la supprime pas (1).

La pratique a créé pour le transporteur maritime une irresponsabilité bien plus complète. Par une série de clauses insérées au connaissement l'armateur s'exonère de sa responsabilité dans l'exécution du contrat de transport. Il arrive à détruire complètement la règle de la responsabilité contractuelle et même à détruire partiellement celle de la responsabilité délictuelle.

Ces clauses sont tellement connues et leur étude juridique a été faite si souvent (2) qu'il suffira de rappeler ici ce qui est indispensable à la discussion économique que nous voulons poursuivre.

1° L'armateur se dégage de la responsabilité qui pèserait normalement sur lui du fait de ses agents d'après les articles 1384 du Code civil et 216 du Code de commerce. Il déclare ne pas répondre des actes de ses proposés. Cette

(1) Cette Convention est actuellement soumise à la signature des Puissances et a été déjà signée par une dizaine d'Etats.

(2) Voir notamment G. Ripert, *Droit maritime*, 2^e éd., II n° 1734 et s. Wahl, *Droit maritime*, n° 427 et s. Bonnet, *Droit maritime*, n° 491 et s. Govare et Denise, *Rev. int. du droit maritime*, XVII, p. 227. L. Dor, *Les clauses du connaissement* 1912. Et les thèses de MM. Tallavignes d'Angles, (Paris 1908), Gautier (Aix 1910), Sauvage (Paris 1911).

clause a reçu dans la pratique le nom de *négligence clause*. Elle est insérée dans tous les connaissements.

2° L'armateur déclare ne pas répondre de *certaines causes du dommage ou des risques d'une certaine nature*, par exemple de la casse, du coulage, de la mouillure, de la grève, du vol etc. Si l'expéditeur ou le destinataire établissent le dommage et sa cause, la clause de non responsabilité joue et il appartient alors à la victime du dommage de faire la preuve qu'en réalité il y a une faute personnelle du transporteur qui a causé le dommage.

3° Enfin même dans ce cas les connaissements contiennent une *clause limitative* de responsabilité. En général ils fixent une limite à tant par kilog ou tant par mètre cube de marchandise ou tant par colis. Lors même que la responsabilité personnelle du transporteur se trouve établie la limitation de responsabilité le protège contre le recours de l'intéressé. Il suffit de fixer le montant de la clause pénale à un chiffre assez bas pour que pratiquement le transporteur soit dégagé (1).

Ces trois catégories de clauses figurent les unes à côté des autres sur les connaissements. Quelquefois leur application chevauche. Presque toujours le transporteur multiplie les clauses pour être sûr d'être mieux couvert.

Cette pratique constante modifie l'économie du transport maritime. L'armateur ne saurait être comparé au voiturier. Ses obligations sont bien différentes. Le voitu-

(1) Aussi la Cour de Cassation a déclaré la clause valable dans une affaire où le transporteur limitait sa responsabilité à un franc par kilog de vanille !

rier doit prendre soin de la marchandise transportée ; l'armateur est seulement tenu d'effectuer le déplacement matériel de la marchandise qui lui est confiée ; mais il effectue ce déplacement aux risques de la marchandise elle-même.

Les esprits étaient si bien habitués à cette conception différente que lors de la préparation de la loi Rabier il n'a pas été question de l'appliquer aux transports maritimes. Cette loi a été introduite dans l'art. 103 du Code de commerce elle s'applique à la navigation fluviale mais non aux transports maritimes.

41. — Que vaut un pareil système au point de vue de l'exploitation économique ?

On lui a reproché de consacrer une oppression injuste des chargeurs par les armateurs. Le contrat de transport maritime a été dénoncé comme un de ces *contrats d'adhésion* dans lesquels le plus fort dicte la loi au plus faible. Les clauses sont toutes en effet en faveur de l'armateur.

On a particulièrement attaqué ces clauses dans les transports réservés au pavillon français, cabotage national et transports entre la France et l'Algérie. Les armateurs français jouissent dans ce cas d'un monopole dont on prétend qu'ils abusent. Les Chambres de commerce d'Algérie ont vivement protesté contre cet abus affirmant que les chargeurs algériens ne trouvent pas du côté de l'armement les garanties qu'ils seraient en droit d'attendre (1).

(1) Aussi les projets de loi sur l'interdiction des clauses ont-ils été en général déposés par des députés de l'Algérie.

Les auteurs maritimes sont très divisés sur cette question. M. Bonnecase a très vivement attaqué les clauses d'une responsabilité (1) en les considérant comme un abus de la liberté contractuelle. M. G. Ripert les a au contraire défendues jugeant cette critique inopérante (2).

Il nous semble que la critique des clauses ne doit pas être portée sur le terrain de la liberté contractuelle et de ses abus. La plupart des chargeurs sont des gens fort avertis des conditions du transport maritime et ne se laissent nullement surprendre par les clauses du connaissement. Si, après la survenance du dommage, ils discutent sur l'acceptation de la clause, il est certain qu'au départ ils l'auraient acceptée. D'ailleurs si un chargeur isolé peut être surpris par des conditions de transport qu'il ignore, les groupements commerciaux qui unissent les exportateurs ou les importateurs de marchandises connaissent parfaitement bien les conditions particulières du transport par mer et souvent même les ont discutées avec les armateurs pour les faire modifier (3).

La vérité c'est que le chargeur accepte volontairement et en connaissance de cause la stipulation d'irresponsabilité. Il l'accepte pour deux raisons :

La première c'est qu'il recherche avant tout le faible prix du transport. Or le tarif du transport ne peut être abaissé que si le transporteur n'est pas écrasé par les ris-

(1) *Le particularisme du droit maritime et droit maritime*, n° 582 et s.

(2) G. Ripert, *Droit maritime*, 2^e éd., II, n° 1796 et s. Voy. aussi Lyon-Caen et Renault, *Droit Commercial* V, n° 744. Danjon, *Droit maritime*, II, p. 622.

(3) Par exemple en 1913 un connaissement-type dit *connaissement de sortie* a été accepté à la suite d'une entente entre les armateurs et les courtiers commissionnaires.

ques courus. Très certainement les clauses de non responsabilité ont aidé à l'abaissement du taux des frets qui a été constant jusqu'à la guerre. Aujourd'hui encore, compte tenu de la dépréciation de la monnaie, les frets sont plus bas qu'ils ne l'ont jamais été. Le transporteur maritime n'accepte un taux aussi faible que parce qu'il n'y a pas pour lui de responsabilité contractuelle.

La seconde cause qui entraîne une acceptation facile des chargeurs, c'est la pratique de l'assurance. Les chargeurs sont obligés de s'assurer contre les risques de mer qui auraient le caractère de cas fortuits et de force majeure. Il leur importe dès lors fort peu que le transporteur augmente la liste de ces cas en faisant passer les conséquences de ses fautes personnelles dans les cas fortuits. Il leur est même plus commode de ne pas faire de distinction, d'adresser toujours leur réclamation aux assureurs et de laisser ceux-ci libres d'agir contre l'armateur s'ils jugent à propos de le faire.

Aussi il nous paraît assez inexact, sauf bien entendu certains cas exceptionnels, de représenter la masse des chargeurs comme victimes d'une surprise préparée par les armateurs dans la rédaction ingénieuse des connaissements. Ce qui peut être vrai dans un cas particulier ne l'est pas dans la généralité des transports.

42. — Le véritable inconvénient des clauses de non responsabilité n'est pas d'ordre juridique, il est *d'ordre économique*. En déplaçant la responsabilité, les clauses tendent à transformer le contrat de transport en une opération singulièrement dangereuse pour les marchandises.

Le destinataire n'est jamais sûr de recevoir les marchandises annoncées et il n'a aucun recours à exercer quand il ne les reçoit pas. On a dit plaisamment que l'armateur qui a pris en charge les marchandises les restitue quand il lui plaît, où il lui plaît, à qui il lui plaît et dans un état quelconque. Il y a dans cette boutade quelque chose de vrai. Le nombre des actions pour dommages et avaries prouve l'importance des risques.

Il n'est pas exact, comme on le dit, que le déplacement des risques soit indifférent et qu'il importe peu que les risques soient pour le transporteur ou pour le chargeur. La question est au contraire d'importance en tant que ces risques peuvent être diminués ou évités. Il est bon en effet que se sente responsable la personne qui a le soin matériel de la marchandise. Si l'armateur n'était pas exonéré des fautes de ses agents ou de certains risques il apporterait sans doute plus d'attention dans la surveillance de ses agents et donnerait des ordres plus sévères. On assiste dans le transport maritime aux funestes effets que produit l'irresponsabilité : elle crée l'incurie et développe la négligence.

Il ne faut sans doute pas exagérer, car, nous l'avons dit pour le transport terrestre, il n'est pas démontré que la crainte de la responsabilité soit le seul motif d'une surveillance efficace ou d'une attention diligente. Mais les transports maritimes exigent plus de soins que les transports terrestres à raison des conditions de l'exploitation. Il n'est pas douteux que par une surveillance plus attentive, les compagnies de navigation pourraient diminuer les pertes et les avaries et il est probable que la considéra-

tion de leur responsabilité augmenterait leur vigilance.

43. — Il reste une très grave difficulté qui tient au caractère international du transport. La réglementation nationale si elle maintient contre l'armateur une responsabilité obligatoire, crée une surcharge de frais d'exploitation qui rend difficile aux armateurs d'un pays la lutte contre des armateurs étrangers qui ne subiraient pas cette même réglementation. Or, dans la navigation maritime la moindre inégalité de traitement est funeste à l'exploitation. Cette industrie a un caractère international trop nettement marqué pour que l'on puisse lui imposer des règles obligatoires sans en étudier avec soin la répercussion.

Les armateurs français ont toujours très nettement présenté la question sous cet aspect économique. Ils ont admis qu'une réglementation de la responsabilité pouvait être utile, mais soutenu qu'elle devait être internationale. Et comme l'entente entre armateurs paraissait difficile à réaliser, ils ont, nous le verrons, préconisé l'adoption d'une convention internationale sur ce point.

On a, il est vrai, prétendu que cette argumentation ne pouvait valoir pour les transports réservés au pavillon français et plusieurs fois demandé qu'un traitement spécial fût fait aux transports entre la France et l'Algérie.

Il est vrai que pour cette navigation soumise au monopole de pavillon la concurrence internationale ne peut se faire sentir. Il faut pourtant tenir compte de ce fait que les armateurs exploitant les lignes de navigation réservée exploitant aussi d'autres lignes, que le monopole de pa-

villon leur a été accordé comme un privilège, que l'augmentation du fret n'est pas toujours possible. Il faut surtout comprendre qu'il est difficile d'admettre des règles particulières de responsabilité pour les transports sur certaines lignes ; les chargeurs ne comprendraient pas et la règle imposée serait bien vite généralisée.

Or si on la généralise, la règle trop étroite de responsabilité met l'armateur dans un état d'infériorité par rapport aux pays de liberté. Il semble qu'on l'ait compris aujourd'hui et la lutte contre l'irresponsabilité du transporteur maritime a pris un autre aspect (n° 52).

2°. — Le développement de l'assurance maritime

44. — L'irresponsabilité conventionnelle du transporteur a eu pour conséquence le développement de l'assurance sur facultés. Sans doute cette assurance est née de l'importance et de l'étendue des risques de mer. Elle a été facilitée par l'importance des cargaisons. Mais elle aurait dû logiquement devenir moins nécessaire quand le transport est devenu plus rapide et plus sûr, la marchandise de mer moins précieuse. Un colis ne court pas aujourd'hui des risques plus grands du Havre à New-York que de Paris au Havre. Pourtant nul ne se risquerait à expédier une marchandise sur mer sans l'avoir fait assurer. On sait très bien en effet que ce n'est pas seulement le péril de la mer qui menace cette marchandise, mais aussi la faute ou l'incurie des agents de l'armateur, le vol sur

les quais, les risques de l'embarquement et du débarquement.

Couvert par l'assureur, le chargeur se désintéresse de l'action contre l'armateur. Il a même fallu que la police d'assurance lui imposât l'obligation de conserver son recours contre le transporteur sans quoi il l'aurait laissé perdre trop facilement. Les assureurs sont obligés de temps à autres de réclamer en justice la déchéance de l'assuré qui n'a point conservé le recours utile. Ces instances suffisent à montrer l'indifférence des chargeurs à l'action en responsabilité quand ils ont à leur portée un assureur responsable.

45. — L'ancien droit français estimait que cette garantie par l'assurance offrait des dangers. Il l'avait admise sans doute à cause de la gravité des risques mais il maintenait étroitement la règle que le contrat d'assurance est un contrat d'indemnité. Le Code de commerce avait recueilli cette tradition : de peur que l'assuré ne restât indifférent aux risques il lui défendait de faire assurer le *profit* c'est-à-dire le gain qu'il comptait réaliser par le transport des marchandises. C'était une exagération voulue du caractère indemnitaire du contrat.

Cette règle a disparu. La loi du 12 août 1885, modifiant l'ar. 334 du Code de commerce, a permis de faire assurer le *profit espéré* de la cargaison. En vain de Courcy a-t-il prétendu que par là on permettait à une personne de faire garantir ses risques commerciaux (1). La critique n'a pas

(1) De Courcy, *Questions de droit maritime*, t. II, p. 389 et t. IV, p. I.

été écoutée et la police sur facultés (art. 16) a permis de calculer forfaitairement le profit espéré en majorant de 10 % la valeur des marchandises au départ.

Il a même fallu que les assureurs se protègent contre une exagération dans les déclarations de valeur faite par les assurés. L'article 16 de la police sur facultés stipule que « nonobstant toutes valeurs agréées les assureurs peuvent lors d'une déclaration de pertes ou d'avaries demander la justification des valeurs réelles ». Cette disposition célèbre de la police montre la nécessité où se sont trouvés les assureurs d'empêcher les chargeurs de tirer bénéfice de l'assurance.

46. — L'assurance sur facultés est arrivée dans la pratique à couvrir tous les risques.

Le Code de commerce (art. 353) exclut de l'assurance les fautes commises par le capitaine, la baraterie de patron. On considère que le capitaine représente le chargeur. La règle discutable en elle-même ne pouvait être maintenue en présence d'une jurisprudence admettant la validité des clauses de non responsabilité. Ces assureurs ont accepté de garantir la baraterie. Ils l'ont accepté sans enthousiasme d'ailleurs et en protestant que leur situation était considérablement aggravée de ce fait (1), mais les assurés exigeaient d'eux cette garantie que le transporteur ne voulait plus leur donner.

D'autre part, l'art. 360 du Code de commerce prévoit bien parmi les risques assurés le pillage et la piraterie,

(1) Lureau, *La garantie de la baraterie*, *Rev. int. du droit maritime*, XXII, 113.

mais il ne prévoit pas le vol. Or le vol est devenu pour la marchandise un risque considérable surtout sur certaines lignes et dans certains ports. Il a été jugé que le vol rentre dans les risques maritimes. Les assureurs ont protesté que leur situation en devenait très mauvaise (1), mais ce n'est qu'après la guerre et en présence de la fréquence des vols qu'ils ont osé s'affranchir de ce risque (police de 1919 art. 5 § 2 b.). Cette exclusion signifie d'ailleurs simplement que la garantie du vol donne lieu à une prime spéciale (2).

Enfin l'assurance sur facultés ne couvre plus seulement les marchandises depuis leur chargement comme le dit l'art. 328 Code commerce mais bien depuis le moment où elles quittent la terre pour être embarquées (police de 1919 art. 2). Les assureurs couvrent normalement les *risques d'allèges*. Ils couvrent également par une clause spéciale les risques de séjour à terre et de magasinage et même les risques du transport terrestre antérieur ou consécutif au transport maritime, ou encore les risques de séjour dans les magasins un mois avant le départ, un mois après l'arrivée (3). On ne pourrait rêver une plus complète protection.

47. — Il fallait mettre cette protection d'une façon commode à la disposition des chargeurs. C'est, nous l'avons vu, le gros obstacle à l'assurance dans le transport terrestre. Conclure un contrat pour chaque expédition est une opération malaisée.

(1) *Rev. int. du droit maritime*, t. XVI, p. 300.

(2) G. Ripert, *Droit maritime* III, n° 2659.

(3) G. Ripert, *Droit maritime* III, n° 2734.

Le droit maritime est arrivé à résoudre facilement ce problème. Il a créé la *police flottante* ou *police d'abonnement* (1), par laquelle l'assurance garantit toutes les marchandises chargées pour le compte de l'assuré pendant un certain temps et sur une certaine ligne. Le Code de commerce paraît interdire cette police puisque l'art. 332 exige une désignation précise des marchandises. L'art. 337 ne l'autorisait que dans un cas jugé exceptionnel à raison de l'incertitude des communications et certains juristes pensaient que ce texte allait tomber en désuétude. Bien au contraire la police flottante a triomphé de tous les obstacles juridiques, elle est aujourd'hui universellement pratiquée.

Grâce à la police flottante les marchandises se trouvent automatiquement assurées. Il suffit de faire pour chaque voyage une *déclaration d'aliment*. L'expression pittoresque indique que l'on nourrit cette assurance toujours ouverte. « La police flottante écrit M. G. Ripert, a permis de concilier ces deux nécessités du commerce maritime la sécurité et la rapidité ; grâce à elle le commerce maritime le plus actif peut être entrepris avec une garantie complète » (2).

Restait à trouver le moyen de mettre cette police flottante à la disposition de ceux qui font des expéditions isolées. Le droit maritime y est parvenu grâce à la clause *pour compte*. Les commissionnaires de transports ont une police pour le compte de qui il appartiendra qui leur

(1) H. Rousseau, *Annales de Droit commercial* 1910, p. 5 et s. ; Dubruel, thèse Bordeaux 1911.

(2) G. Ripert, *Droit maritime*, 2^e éd. III, n^o 2558, p. 522.

permet de faire garantir les marchandises dont ils ne sont pas propriétaires (1).

Cette assurance pour compte combinée avec une police flottante permet à tout négociant de faire des expéditions sans que soit déterminée la propriété de la marchandise.

48. — Enfin le transporteur lui-même est devenu assureur. Il a fallu en effet songer à ceux qui feraient eux-mêmes des expéditions isolées et ne trouveraient pas facilement un assureur. L'armateur s'est chargé de le leur trouver. Il a une police flottante avec clause pour compte. Il offre aux chargeurs le bénéfice de cette police. Le chargeur est uniquement en rapport avec la compagnie de navigation qui règle son indemnité après s'être fait couvrir par l'assureur.

Les connaissements des grandes compagnies de navigation contiennent tous en effet une clause dite *clause de garantie* et souvent une mention en caractères gras appelle l'attention des chargeurs sur la clause de garantie. Si le chargeur consent à payer la taxe de garantie il est assuré aux conditions de la police flottante de la compagnie dont il déclare d'ailleurs connaître les clauses. Le connaissement devient pour le chargeur le titre même de l'assurance.

Ainsi la compagnie de navigation substitue à la responsabilité qui pèserait sur elle en vertu du contrat et dont elle se dégage une assurance dont elle offre le profit à

(1) Voy. Crémieu, *Rev. int. du droit maritime*, t. XXVIII et la thèse de M. Bresson, Aix 1910.

l'expéditeur (1). On voit ici dans la pratique même le lien qui unit les deux questions de responsabilité et d'assurance. De la disparition de la responsabilité du transporteur maritime est né le développement de l'assurance et le transporteur est devenu lui-même commissionnaire d'assurance.

3°. — La lutte contre l'irresponsabilité du transporteur maritime

49. — Si l'assurance donne le plus souvent complète satisfaction aux chargeurs, il faut songer que cette satisfaction n'est pas gratuite. Les chargeurs, obligés de payer la prime, ne songent pas que cette dépense est rachetée par le moindre prix du fret. D'autre part, l'indemnité d'assurance n'est jamais payée que sous déduction des franchises ; il n'y a donc pas indemnisation complète du chargeur. D'où des protestations des syndicats des expéditeurs et des commissionnaires contre le régime des clauses d'irresponsabilité.

Mais sans doute ces protestations n'auraient pas été très vives si les chargeurs n'avaient été poussés par leurs assureurs. Les assureurs, obligés de garantir la baraterie du patron et d'autres risques pouvant être causés ou aggravés par la faute du capitaine et de l'équipage, n'ont cessé de protester contre la pratique des clauses.

(1) Dans une affaire curieuse de chargement sur le pont il a été jugé que l'armateur ne pouvait à la fois dégager sa responsabilité comme transporteur et invoquer une clause de la police flottante d'après laquelle la marchandise chargée sur le pont n'était pas assurée. Aix 13 novembre 1913 et Cass. 12 décembre 1922, *Rev. de droit maritime comparé*, t. 2, p. 407.

Ils estiment que le régime créé par les armateurs est funeste à la marchandise et demandent dans leur congrès que le législateur intervienne pour y mettre un terme.

D'où une lutte contre les clauses d'irresponsabilité qui est devenue très vive depuis que la loi du 17 mars 1905 est venue les interdire dans les transports terrestres et fluviaux.

50. — Les tribunaux de commerce émus par l'application abusive qui est faite des clauses d'irresponsabilité ont essayé d'empêcher ces abus. Ils ne pouvaient méconnaître la validité des clauses puisqu'il a fallu texte formel pour les prohiber dans le transport terrestre, mais ils ont essayé d'en modérer les effets qu'ils jugeaient funestes. Le tribunal de Marseille (1) et surtout celui de Bordeaux (2) ont à plusieurs reprises manifesté leur sentiment à ce sujet. Peut-être même ces juridictions commerciales auraient-elles été plus hardies si la Cour d'appel (3) et la Cour de Cassation n'avaient le plus souvent maintenu contre leurs décisions les clauses qu'ils avaient réussi à écarter (4).

Du moins est-on arrivé en jurisprudence à empêcher les abus les plus criants. Les tribunaux exigent que le chargeur ait eu connaissance des clauses et les ait acceptées en signant ou approuvant le connaissement (5). Elle exige aussi que l'armateur n'ait pas personnellement

(1) Marseille 9 et 14 décembre 1910, 1^{er} mars et 29 avril 1921. *Rev. int. du droit maritime* XXXIII, p. 105, 371 et 407.

(2) Trib. Bordeaux, 7 janvier et 4 mars 1921, *Gaz. Palais* 1921, 2, 267.

(3) Aix 25 mai 1921, *Rev. XXXIII*, p. 371 ; Bordeaux 12 décembre 1921, *ibid.* XXXIII, p. 861.

commis de faute ou n'ait pas profité de la faute du capitaine. Elle ne place enfin sous le régime du connaissement que le transport proprement dit laissant en dehors des clauses les opérations préalables et subséquentes du transport qui ne seraient pas effectuées en vertu du titre de transport.

Mais cette jurisprudence, d'ailleurs indécise, ne modifie pas très sensiblement l'économie générale du transport maritime. D'ailleurs la Cour de Cassation a toujours et dans tous les cas maintenu la validité de la clause limitative de responsabilité. Elle est au fond aussi dangereuse que les autres : elle permet en effet au transporteur d'échapper à toute responsabilité moyennant une indemnité insignifiante.

51. — Le recours au législateur était fatal. En 1910 un député de l'Algérie, M. Maurice Colin, déposa une proposition de loi tendant à interdire les clauses de non responsabilité dans les connaissements et faisant d'ailleurs exception pour les clauses visant les fautes nautiques du capitaine. M. de Monzie a déposé le 15 décembre 1913 une seconde proposition dans le même sens. Cette proposition a passé dans le projet de révision du livre II du Code de commerce préparé en 1915 et abandonné depuis.

Elle a été détachée de ce projet par M. Clémentel qui en a fait l'objet d'un projet spécial du 27 juillet 1917 (1) projet qui n'est jamais venu en discussion et qui par une singulière fortune a été transporté dans le Code maritime marocain de 1919.

(1) Texte dans Bonnecase, *op. cit.*, n° 512.

Aucun de ces projets n'a été discuté par le Parlement. Pourtant les Chambres de commerce des ports maritimes n'ont cessé de les soutenir de leur approbation. Avant comme après la guerre les Chambres de commerce de Paris, de Marseille, de Lyon et de l'Algérie se sont déclarées hostiles aux clauses. Récemment encore la Chambre de commerce de Marseille prenait une délibération réclamant le vote du projet Clémentel et les Chambres de commerce d'Algérie ne cessent de renouveler leurs protestations contre les conditions actuelles de transport.

Une proposition de loi déposée récemment par M. Roux-Freissinencq est inspirée par cet état d'esprit (1). Mais il ne semble pas qu'elle ait plus de chance d'aboutir que les précédentes, car le problème a aujourd'hui changé d'aspect.

52. — Depuis 1893 les Etats-Unis par le célèbre *Harter Act* avaient créé un régime légal de la responsabilité du transporteur. Ce régime consistait essentiellement dans l'exonération des fautes commises « *in the navigation or management* », c'est-à-dire en somme des fautes nautiques et dans l'interdiction de clauses de non responsabilité pour les fautes commerciales. Il a été reproduit par les lois du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle Zélande. Après la guerre les Dominions anglais ont demandé à l'Angleterre d'adopter un régime semblable. Plutôt que de subir seule ce régime l'Angleterre a voulu en faire un régime international. De là sont sorties les fameuses *Rè-*

(1) Cette proposition de loi a été déposée en novembre 1925 par les députés de l'Algérie. On avait également demandé l'interdiction des clauses par les conventions postales destinées à régir les services subventionnés sur l'Algérie.

gles de La Haye adoptées par l'*International Law Association* dans sa Conférence de La Haye de 1921.

On s'était flatté que l'entente ainsi réalisée entre les armateurs et les chargeurs pourrait s'imposer dans la pratique par une rédaction uniforme des connaissements. Banquiers et assureurs avaient promis d'y tenir la main. En fait les armateurs des différentes puissances maritimes attendaient une initiative qui ne vint de nulle part. Il fut vite démontré qu'il n'y avait rien à attendre de la libre initiative des intéressés.

L'Angleterre qui était forcée d'adopter une loi nationale donnant satisfaction aux chargeurs de l'Empire britannique (1) porta la question devant la Conférence diplomatique de Bruxelles qui dans sa session de 1922 adopta un projet de Convention « portant unification de certaines règles en matière de connaissement ». Ce projet, légèrement retouché par une Commission réunie à Bruxelles en 1923, a été soumis à la signature des Puissances en 1925. Déjà toutes les grandes Puissances maritimes l'ont signée. Sa ratification est une question de mois. Elle entraînera une modification de la législation française sur l'affrètement.

53. — Il est difficile ici d'expliquer cette longue et difficile convention qui reproduit presque sans rien changer les Règles de La Haye. Il suffit d'en retenir le principe. Les règles de la responsabilité du transporteur deviennent des *règles d'ordre public*. Il est défendu aux

(1) Elle l'a fait par l'Act. du 1^{er} avril 1924.

parties de régler les obligations du transport autrement qu'elles ne le sont par la Convention.

Mais le transporteur obtient une irresponsabilité légale pour toutes les pertes et dommages énumérés par l'art. 4 - 2° et parmi les causes ainsi indiquées se trouvent à côté de force majeure « les actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transport dans la navigation ou dans l'administration du navire ». C'est la distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales.

De plus et même dans le cas où le transporteur est déclaré responsable, sa responsabilité aux termes de l'art. 4 - 5° ne peut jamais dépasser une somme de 100 livres or par colis sauf déclaration spéciale de valeur faite par l'expéditeur et inscrite sur les connaissements.

Ainsi se trouve consacrée pour la première fois cette règle qu'un transporteur peut être dans certains cas irresponsable et que dans tous les cas il n'est responsable que dans certaines limites. Si pratiquement les Règles de La Haye restreignent la portée des clauses d'irresponsabilité telles qu'elles sont aujourd'hui pratiquées, théoriquement elles constituent une proclamation de l'irresponsabilité du transporteur pour les risques des opérations de transport. Le transport maritime se fait aux risques de la marchandise. La pratique de l'assurance a permis d'admettre cette règle.

SECTION II

LE TRANSPORT DES PASSAGERS

1°. — Les incertitudes du régime actuel

54. — La jurisprudence qui a admis la responsabilité contractuelle du transporteur en matière de transport de personnes s'est tout d'abord affirmée pour le transport maritime. Il n'y a rien à ajouter ici par conséquent à ce que nous avons dit sur ce point. Mais il faut remarquer qu'elle a en matière de transport maritime beaucoup d'importance pratique. Elle admet en effet que les clauses de non responsabilité peuvent s'appliquer au transport des personnes comme au transport des marchandises. La négligence-clause en particulier protège l'armateur toutes les fois que l'accident est dû à une faute du capitaine ou de l'équipage (1).

On pense bien que les critiques n'ont pas été épargnées à cette jurisprudence. « Tout dans l'espèce, dit M. Bonnecase, aurait dû porter la Cour de Cassation à entrer dans la voie des contingences, quant à la validité de la négligence clause. La considération du respect et de la protection dûs à la personne humaine ne l'a pas plus ar-

(1) Cass. 18 juin 1918, *Rev. int. du droit maritime* XXXI, 173. G. Ripert, *Droit maritime*, 2^e éd., II, n° 2003 ; Bonnecase, *Droit maritime*, n° 499 ; Wahl, *Précis de droit maritime*, n° 618.

rêtée dans la circonstance que l'idée des équilibres des intérêts en ce qui concerne le transport des marchandises » (1). Mais la vigueur de ces critiques n'a pas fait dévier la Cour de Cassation de la voie qu'elle s'est tracée. Il faut que le transport maritime puisse s'effectuer dans des conditions qui assurent au transporteur une certaine sécurité contre les risques excessifs du transport. L'exploitation maritime exige une certaine irresponsabilité.

55. — Malheureusement des décisions récentes viennent de supprimer l'effet utile de cette jurisprudence. Lorsque le passager est tué au cours du voyage ses proches parents peuvent intenter contre le transporteur une action en dommages intérêts à raison du préjudice personnel, matériel ou moral qui leur est causé par cette mort. Cette action est fondée sur l'article 1382 du Code civil. Les parents doivent donc établir une faute de l'armateur ou du capitaine. Mais quand ils ont établi cette faute on ne peut leur opposer les clauses de non responsabilité insérées dans le billet de passage, car ils ne sont pas parties au contrat et le passager n'a pas stipulé pour eux. La Cour de Cassation en donnant cette solution a également décidé que la prescription d'un an de l'art. 433 du Code de commerce ne s'appliquerait pas à cette action (2).

On a essayé de discuter juridiquement la solution de la Cour de Cassation et de dire que les parents du passa-

(1) Bonnecasse, *Droit maritime*, n° 499.

(2) Cass. Req. 27 juillet 1925, D. 1926, I, 5 note de M. G. Ripert.

ger étaient obligés de respecter la situation contractuelle créée par le passager (1). Nous n'avons pas à prendre parti dans cette discussion juridique. Il nous suffit de constater les résultats pratiques de la solution quant à l'économie de l'exploitation.

Ces résultats sont très graves. Le transporteur qui avait cru se garantir est exposé au cas d'accidents mortels à l'action des proches parents des victimes. Il ne peut savoir à l'avance si les passagers ont des parents en état de réclamer une indemnité à titre personnel. Il lui est donc impossible d'apprécier l'étendue de sa responsabilité. D'autre part, il est exposé à ces actions pendant 30 ans. Après une catastrophe maritime due à une imprudence de son capitaine une compagnie de navigation sera responsable envers les parents des passagers tués. Mais elle ne le sera pas envers les passagers blessés. C'est un résultat incohérent.

56. — D'ailleurs cette responsabilité ne sera illimitée que s'il y a faute personnelle de l'armateur, car si la catastrophe est due à une faute du capitaine l'armateur jouit de la faculté d'abandon. Or il est très difficile de prouver une faute personnelle de l'armateur et en fait d'ailleurs cette faute est extrêmement rare étant donnée la surveillance administrative étroite de la navigation. Quand il y a simplement faute du capitaine l'armateur a le droit d'user de la faculté d'abandon de l'art. 216 Code commerce.

Ici autre injustice. La faculté d'abandon n'est précieuse

(1) G. Ripert, *note précitée*.

pour l'armateur que si le navire est sans valeur après la catastrophe. Dans ce cas l'abandon se réduit à assigner aux créanciers un gage qui n'existe plus. Par exemple si le navire est coulé sans espoir de renflouement, l'abandonner c'est en fait décliner toute responsabilité.

Les Anglais qui connaissent pourtant une limite forfaitaire de responsabilité (1) ont calculé que dans les grandes catastrophes maritimes pouvant entraîner la perte de plusieurs centaines de vies humaines la répartition entre les victimes de la somme forfaitaire versée par l'armateur ne donnait à chacune qu'une indemnité insignifiante (2). A plus forte raison cette absence de réparation est-elle sensible dans le système français de l'abandon.

Or le passager ne s'assure pas, tout au moins le passager français. On ne peut donc pas dire comme pour le transport des marchandises que l'assurance supplée à l'irresponsabilité. Aussi allons-nous voir que de peur d'une réapparition de la responsabilité on a songé à l'assurance obligatoire.

2°. — Le projet d'assurance obligatoire des passagers

57. — Le projet de création d'une assurance obligatoire des passagers a été présenté pour la première fois à la Conférence d'Anvers de 1921 du *Comité maritime interna-*

(1) Le propriétaire peut se libérer par le paiement d'une somme de 8 livres par tonneau de jauge, plus une seconde somme de 7 livres pour les dommages corporels. V. sur le système anglais G. Ripert, *Droit maritime*, 2^e éd., II, n^o 1245 et s.

(2) Mémoire de Sir Norman Hill à la Conférence d'Anvers de 1921 du *Comité maritime international*.

tional par Sir Norman Hill agissant officieusement tout au moins au nom des armateurs anglais. Il s'agissait dans cette Conférence d'établir un projet de Convention internationale sur la limitation de responsabilité des propriétaires des navires.

Dans ce projet, par une reproduction de la loi anglaise en vigueur, on avait prévu une limite forfaitaire spéciale de 7 livres par tonneau au cas de dommages corporels. Sir Norman Hill exposa que ce fonds spécial ne donnerait pas grande ressource aux passagers au cas de répartition sur un grand nombre de têtes et il préconisa l'assurance obligatoire de ces passagers.

Ce projet n'a pas eu de suite en tant qu'il tendait à modifier le projet de convention. En effet dans la Convention internationale de Bruxelles de 1923 actuellement soumise à la signature des Puissances, on retrouve la limitation forfaitaire pour les dommages corporels avec le chiffre un peu plus élevé de 8 livres valeur or.

Il faut cependant retenir cette première proposition des armateurs anglais, car elle explique la suite des événements.

58. — Le *Bureau International du Travail* appelé à étudier la situation des émigrants enregistra des plaintes contre le sort malheureux de ces émigrants ou de leurs familles au cas d'accident en cours de traversée. Il lui parut que, chargé de préparer des conventions relatives au travail, il ne sortirait pas de sa compétence en s'occupant de la situation des émigrants à bord des navires. Mais cette prétention du B. I. T. rencontra les résistances

de l'armement. L'émigrant à bord, disaient les armateurs est un passager comme un autre. La responsabilité de l'armateur envers les passagers est réglée par les lois commerciales. S'il paraît utile de préparer une Convention internationale sur ce point il appartient au *Comité maritime international* de la faire.

Une sorte d'accord officieux fut alors conclu entre le B. I. T. et le Comité maritime international et ce dernier accepta de mettre la question à l'ordre du jour de ses Conférences. Elle fut examinée successivement par la Conférence de Gothembourg de 1923 et par la Conférence de Gênes de 1925.

A ces Conférences les armateurs anglais ont repris le projet qui leur est cher de l'assurance obligatoire des passagers. Il faut d'après eux supprimer le problème spécial des émigrants en donnant à tous les passagers le bénéfice de l'assurance obligatoire. D'ailleurs si on ne le fait pas, tôt ou tard, certaines lois nationales prendront des mesures spéciales de protection en faveur des émigrants. Ces mesures seront imposées aux armateurs. Mieux vaut prendre les devants et englober tous les passagers dans l'assurance.

Ce projet a été accueilli tout d'abord avec méfiance. L'Association française de droit maritime s'y était déclaré hostile (1). La Conférence de Gothembourg a dissipé une partie de ces méfiances. L'Association française s'est ralliée au principe malgré certaines critiques de détail (2). A la Conférence de Gênes malgré les réserves de certains

(1) Voy. le rapport de M. Henry Fabry.

(2) Voy. le rapport de M. G. Ripert.

Etats une première lecture des articles du projet a eu lieu et le projet paraît en bonne voie de réalisation.

59. — L'économie de ce projet d'assurance est très simple (1). Tout passager auquel est délivré un billet de passage se trouve automatiquement assuré par les soins de l'armateur. C'est donc le transporteur qui se charge de la conclusion de l'assurance. Cette assurance donne au passager ou à ses ayants droits tels qu'ils sont déterminés par sa loi nationale, droit à une indemnité forfaitaire. Le chiffre de cette indemnité n'a pas encore été arrêté. Il est probable qu'il sera assez faible. Mais le passager peut se faire assurer pour une somme plus élevée ; il fait en quelque sorte une déclaration de valeur et cette assurance doit être reçue jusqu'au décuple de la somme forfaitaire.

Moyennant le versement de cette indemnité d'assurance le transporteur se trouve libéré de toute responsabilité soit envers le passager, soit envers une personne quelconque prétendant agir au nom du passager ou en son nom personnel.

Il y a donc irresponsabilité légale de plein droit, réserve faite du cas de faute lourde.

Cette assurance donne lieu à une prime, mais la prime pourra ou bien être perçue à part ou bien être comprise dans le prix de passage. On ne pourra certainement pas empêcher un transporteur d'assurer gratuitement ses passagers.

Tel est dans ses grandes lignes ce projet qui a pour lui

(1) Voir le projet reproduit en annexe p. 105.

une grand chance de succès, c'est d'être appuyé par les armateurs anglais.

60.— Ce qu'il offre de particulièrement intéressant, c'est qu'il montre merveilleusement bien le rapport entre l'assurance et la responsabilité. L'assurance obligatoire est le prix de l'irresponsabilité légale de l'armateur.

Mais qu'est au fond cette assurance ? Il est indiqué que l'armateur sera libre ou de s'adresser à une compagnie d'assurance ou de jouer lui-même le rôle d'assureur. Mais dans tous les cas il sera personnellement responsable du paiement des indemnités envers les passagers.

Il n'est donc pas seulement un commissionnaire d'assurance. Au fond il est légalement responsable pour une certaine somme et il peut faire couvrir cette somme par une assurance.

On a fait remarquer en France que c'était le système du risque professionnel et qu'il vaudrait mieux parler d'une responsabilité légale que d'une assurance obligatoire. Mais les Conférences internationales ont maintenu le projet sous son titre. Il est apparu en effet qu'il répondait à l'idée économique d'assurance : les risques sont pris en charge par le transporteur pour une somme déterminée moyennant le paiement d'une prime. Ce qui rapproche cette assurance de la responsabilité légale, c'est son caractère obligatoire. Ce qui l'en éloigne, c'est qu'il n'est pas question de rechercher la cause des accidents et des dommages.

61. — Les armateurs anglais ont à notre avis admirablement compris leur intérêt. Ils estiment que les clauses d'irresponsabilité déclarées aujourd'hui licites seront

peut-être quelque jour condamnées. Il semble difficile qu'elles puissent être maintenues le jour où les Règles de La Haye s'appliqueront au transport des marchandises. Or si les clauses d'irresponsabilité étaient déclarées illicites, la situation des armateurs pourrait être compromise par une responsabilité illimitée et imprévue. Cette responsabilité pourrait d'ailleurs donner lieu à des conflits de lois difficiles à résoudre.

Si on se place maintenant du côté du passager, l'assurance lui donne une indemnité même si la cause de l'accident est purement fortuite, même si la victime a commis une faute excusable. La Conférence internationale de l'émigration tenue à Rome en 1925 a préconisé l'assurance obligatoire des émigrants comme la protection nécessaire de ces passagers peu fortunés. Sans doute l'indemnité qui peut paraître suffisante pour un émigrant sera faible pour un passager riche, mais il sera loisible à ce passager de contracter une assurance compensatrice. Son attention sera appelée sur ce point alors qu'elle ne l'est pas aujourd'hui.

Enfin la charge de la prime grâce à la répartition des risques n'augmentera pas sensiblement le prix du passage. Il a été indiqué à la Conférence de Gênes que les sommes payées à titre d'indemnités par les compagnies de navigation représentaient un pourcentage très faible des prix de passage. La substitution de l'assurance à la responsabilité permet de faire peser les risques de la navigation sur l'ensemble des voyageurs ; la charge en devient pour chacun insignifiante.

CHAPITRE III

LES TRANSPORTS AÉRIENS

SECTION I

LES RÈGLES EXCEPTIONNELLES DE LA RESPONSABILITÉ

Le transport par air est actuellement régi par la loi du 31 mai 1924. Mais avant que l'on ait songé à réglementer ce mode de transport, la question de la responsabilité du transporteur s'était posée et sa solution avait présenté de réelles difficultés. Fallait-il appliquer au transporteur par air les règles de la responsabilité contractuelle et les dispositions particulières de la loi du 17 mars 1905 ?

Sans doute le transporteur par air se trouve comme tout autre transporteur dans la situation d'un débiteur puisqu'il s'est obligé à transporter à destination marchandises et voyageurs, mais on peut se demander s'il est débiteur de sécurité. La jurisprudence admet que le trans-

porteur a l'obligation de rendre le voyageur sain et sauf comme il l'a reçu et de restituer les marchandises dans l'état où il les a reçues. Mais cette obligation repose éventuellement sur cette idée que le transporteur peut par une surveillance suffisante empêcher le dommage. L'obligation de sécurité lui a été imposée parce que les procédés de transport sont assez perfectionnés pour que tout accident soit présumé fautif. Or dans le transport par air il y a encore trop de risques et trop d'incertitude sur les causes possibles des avaries pour que l'on puisse supposer que le transport se fait aux risques du transporteur. L'expéditeur ou le voyageur qui recourent à ce mode de transport savent parfaitement qu'il comporte des risques particuliers et ils les acceptent.

A plus forte raison il est excessif de vouloir appliquer à ces transports la disposition de la loi du 17 mars 1905. Cette loi a été votée à une époque où on n'avait aucune idée de la navigation aérienne. Le législateur a pensé surtout aux transports par chemins de fer et aux dangers du monopole. Comme la disposition votée a un caractère général et qu'elle a été introduite dans l'art. 103 du Code de commerce, il a bien fallu l'appliquer à tous les transports terrestres ou fluviaux. Mais la jurisprudence a refusé de l'appliquer aux transports maritimes régis par des textes différents. Il y avait donc les meilleures raisons juridiques pour ne pas l'appliquer aux transports par air.

62. — Les compagnies de navigation aérienne avaient essayé de se couvrir dans la mesure du possible contre une responsabilité dont elles apercevaient le poids. Dans

les récépissés de la marchandise délivrée aux expéditeurs et dans les billets de passage délivrés aux voyageurs, elles avaient inséré des clauses de non responsabilité imitées des clauses qui figurent sur les connaissements dans les transports maritimes.

Mais les tribunaux saisis de l'interprétation de ces clauses avaient hésité à en admettre les validité. La jurisprudence semblait plutôt pencher à l'application de la loi Rabier aux transports aériens (1).

Cette jurisprudence souleva une grande émotion chez les transporteurs. Le projet de loi déposé par le Gouvernement sur la navigation aérienne et voté par la Chambre des Députés ne contenait aucune disposition sur le régime des transports. Aussi, à la demande des Compagnies de navigation aérienne, le Gouvernement déposa un projet de loi spécial tendant à permettre des clauses de l'irresponsabilité (2).

Ce projet de loi est devenu inutile. En effet la *Société d'Etudes Législatives* s'était emparée entre temps des projets de loi sur la navigation aérienne et sur le rapport de M. Georges Ripert lui avait substitué un texte beaucoup plus complet qui constituait un petit code de l'air. Ce texte contenait notamment les règles légales des transports par air. La Société d'Etudes Législatives fut assez heureuse pour voir le Sénat préférer son projet à celui de la Chambre et la Chambre à son tour l'adopter à la place de celui qu'elle avait déjà voté. C'est le projet pré-

(1) G. Ripert, *La responsabilité du transporteur aérien et la jurisprudence*. Rev. juridique de locomotion aérienne, 1925, p. 3.

(2) G. Ripert, *Responsabilité du transporteur aérien*. Rev. juridique de locomotion aérienne 1923, p. 353.

paré par des juristes qui est devenu la loi du 31 Mai 1924.

63. — La loi du 31 Mai 1924 ne contient aucune règle légale sur le principe de la responsabilité du transporteur. Mais il résulte des travaux préparatoires de la loi que l'on a admis sans discussion le principe de la responsabilité contractuelle pour les voyageurs comme pour les marchandises. La loi a été votée à une époque où ce principe était consacré par la jurisprudence. Si elle avait voulu y apporter une exception elle l'aurait dit. Au surplus la loi nous le verrons autorise le transporteur par air à s'exonérer conventionnellement de sa responsabilité. S'il n'y avait pas de responsabilité contractuelle, cette disposition n'offrirait pas grande utilité. Enfin l'article 45 de la loi renvoie au Code de commerce pour l'application des règles générales du transport des marchandises. Il faut admettre un renvoi implicite de même ordre pour le transport des voyageurs.

Le transporteur responsable en vertu du contrat peut se libérer en établissant que l'accident est dû au vice propre de la marchandise ou à la faute du voyageur. Il peut aussi démontrer que l'accident doit être attribué à un cas de force majeure. Ici se présente une difficulté sérieuse. Faut-il considérer comme cas de force majeure les événements auxquels on a donné le nom de *risques de l'air*. Ce sont des cas fortuits, tempête, cyclone, changement brusque de température, brouillard épais. Ces cas fortuits causent des accidents. Si le transporteur parvient à démontrer que l'accident est une de ces causes sera-t-il libéré ?

Ce qui a fait naître le doute c'est que l'avion circulant dans les airs, on a été tenté de considérer les risques de l'air comme un risque normal de l'exploitation que le transporteur doit prendre à sa charge. Le risque de l'air a pu être assimilé à l'accident causé par le mauvais état de la voie de chemin de fer. La Cour d'appel de Grenoble par un arrêt du 25 Mars 1925 (1) a décidé « qu'on ne saurait assimiler le risque de l'air, élément utilisé par l'aviation à la cause étrangère qu'on ne peut ni prévoir ni empêcher ».

Cette décision a été critiquée par M. G. Ripert (2) qui fut le rapporteur du projet de la Société d'Etudes Législatives. D'après cet auteur la Cour d'appel aurait méconnu la portée de l'article 42 de la loi en voyant dans ce texte la preuve que les risques de l'air incombent au transporteur puisqu'il peut s'en exonérer conventionnellement.

Nous ne reprendrons pas ici cette discussion juridique. Ce qu'il faut retenir c'est l'orientation de la jurisprudence. Elle a une tendance à mettre les risques de l'air à la charge du transporteur. Il est pourtant certain dans ce cas qu'il n'y a pas de faute du transporteur et de ses préposés. Nous saisissons là sur le vif le passage de la responsabilité à l'assurance. Le transporteur par air assume la garantie légale des marchandises et des personnes qui lui sont confiées.

On aurait pu soutenir que le transporteur doit, moins que tout autre, être tenu à cette obligation légale étant

(1) D. 1925, 2, 137, note de M. Georges Ripert.

(2) G. Ripert, note au Dalloz précitée.

donnée l'insécurité du transport. Mais la jurisprudence déclare au contraire que « l'obligation de sécurité est d'autant plus stricte que le public est habituellement renseigné insuffisamment sur le danger inhérent à ce nouveau mode de transport qu'on met à sa disposition » (1).

64. — Ici le législateur a pris le contrepied de la jurisprudence. L'art. 42 de la loi du 31 mai 1924 permet au transporteur de s'exonérer par une clause expresse de la responsabilité qui lui incombe « à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil ». L'article 43 défend à ce transporteur de s'exonérer de ces fautes personnelles et des fautes commises par ses préposés relativement au chargement, à la conservation et à la livraison des marchandises ».

Cette distinction entre les clauses d'irresponsabilité a été empruntée au droit maritime. On a reproduit la règle qui a été inaugurée par le *Harter Act* américain et on a fait une distinction entre la faute commerciale et les fautes nautiques. En ce qui concerne les fautes commerciales on applique le régime des transports terrestres, il est défendu au transporteur de se décharger conventionnellement de sa responsabilité. En ce qui concerne les fautes nautiques, on applique la règle de la jurisprudence maritime. Le transporteur qui n'a pas commis de faute personnelle ne répond pas des fautes commises par ses préposés.

Tous les transporteurs usent et useront de la faculté lé-

(1) Grenoble, 25 mars 1925 précité.

gale. Ils inséraient les clauses dans les titres de transport quand leur légalité était discutable. A plus forte raison ne manqueront-ils pas de les adopter maintenant que la loi du 31 mai 1924 a reconnu cette validité. En fait par conséquent les transporteurs par air vivent en France depuis deux années sous le régime de l'irresponsabilité.

Il ne semble pas que ce régime ait soulevé de grandes récriminations. Bien au contraire il a paru qu'il pouvait être étendu.

65. — Le Gouvernement Français a pris l'initiative de réunir une Conférence internationale relative à l'unification du droit privé aérien. Cette Conférence s'est réunie à Paris le 27 Octobre 1925 et elle a voté un projet de Convention sur la responsabilité du transporteur aérien (1). Les délégués à cette Conférence ont reconnu la nécessité de régler cette responsabilité par un accord international et ils ont jeté les bases sous réserve de l'examen du projet par leurs Gouvernements.

Or ce projet de Convention après avoir posé le principe de la responsabilité du transporteur établit un régime de responsabilité qui diffère beaucoup des règles de droit commun.

Le transporteur est en effet exonéré de toute responsabilité s'il prouve qu'il avait pris les mesures nécessaires pour éviter le dommage (art. 5) et cette disposition n'est par une simple application du droit commun, car cette

(1) Les documents de cette Conférence n'ont pas encore été publiés, mais M. G. Ripert qui représentait le Gouvernement Français avec MM. P. Et. Flandin et G. de Lapradelle a bien voulu nous communiquer le projet de Convention.

exonération s'applique même dans le cas où le dommage proviendrait d'un vice propre de l'appareil. Le transporteur ne répond donc pas des défauts du matériel de transport du moment qu'il a fait tout son possible pour se procurer un matériel en bon état. Comme dans la pratique l'état des aéronefs est constaté par les agents administratifs ou par les agents du Bureau Véritas, il n'y aura jamais en pratique de responsabilité pour vice de l'appareil.

D'autre part l'art. 6 dégage la responsabilité du transporteur au cas de faute de navigation commise par ses préposés. Il lui suffit d'établir qu'il avait pris les mesures nécessaires pour éviter le dommage. Si par exemple il a pris un pilote muni de brevets réguliers et dont la conduite n'a donné lieu à aucune plainte, il fait la preuve qui lui incombe et il n'encourt aucune responsabilité pour les fautes de navigation de ce pilote.

Enfin et dans tous les cas la responsabilité du transporteur est une responsabilité limitée à 200 francs or par colis et à 10.000 francs or par voyageur (Art. 7) et cette limitation s'applique à l'action personnelle des parents, intentée au cas de décès du voyageur.

Ce système légal est obligatoire pour les parties. L'article 9 déclare nulle toute clause qui exonérerait le transporteur de sa responsabilité ou limiterait cette responsabilité à un chiffre inférieur à celui qui est fixé dans la convention.

L'influence de la pratique maritime est très sensible dans cette convention. Il semble que l'on ait voulu partiellement appliquer à la navigation aérienne les Règles

de La Haye sur la navigation maritime.

Ce projet de Convention subira sans doute des modifications avant de devenir obligatoire. Ce que l'on peut tenir pour acquis c'est que le transport aérien connaîtra sans doute bientôt dans tous les pays des règles différentes de celles qui sont applicables aux transports terrestres et qui se rapprochent des règles maritimes.

SECTION II

L'ASSURANCE DANS LES TRANSPORTS AÉRIENS

66. — Cette réglementation exceptionnelle de la responsabilité pose la question de l'assurance. Si dans les transports maritimes on a pu admettre aussi largement l'irresponsabilité du transporteur, c'est que les chargeurs sont assurés et, en ce qui concerne les passagers, on tend à l'assurance obligatoire. Etant donnés les risques de la navigation aérienne est-il possible de laisser les intéressés sans aucun recours ? Quand des accidents se seront produits qui ne donneront pas lieu à réparation, l'opinion publique ne protestera-t-elle pas contre ce régime d'une exploitation trop privilégiée ? Le développement des transports aériens n'est pas tel encore que ce problème ait pris une grande acuité mais déjà on peut con-

sidérer que tout au moins pour le transport des passagers la question est posée et demande une solution.

68. — Malheureusement cette solution est très difficile à donner. Aujourd'hui en effet se trouvent en présence un transport encore périlleux et une assurance aux règles scientifiques. Aux temps anciens où l'expédition maritime présentait des risques nombreux et variés, l'assurance était pratiquée, mais elle ressemblait à un jeu sur la fortune de mer. On trouvait dans les ports de riches négociants décidés à couvrir le risque pour le profit. L'assurance était aussi aléatoire que le voyage. Le risque était déplacé bien plus qu'il n'était divisé. Aussi l'assurance maritime n'eut pas de peine à naître.

Nous avons aujourd'hui une autre conception. Les opérations d'assurance concentrées entre les mains de quelques grandes compagnies supposent un calcul scientifique des risques. Il faut établir la fréquence des risques possibles, avoir un nombre suffisant d'assurés, établir la prime en considération des risques courus et de l'indemnité promise, constituer des réserves suffisantes pour parer à toutes éventualités.

Quand les compagnies d'assurance ont voulu déterminer ces bases de l'assurance, elles se sont heurtées à des difficultés matérielles étant donnée la faible durée de l'expérience faite, les conditions très différentes de l'exploitation, le petit nombre des assurés.

Il n'y a aucune de ces difficultés qui soit insurmontable, mais leur existence explique le retard dans le développement des assurances.

69. — Depuis la fin de la guerre on s'est occupé en France du développement de l'assurance aviation tant pour développer les transports par air que pour empêcher les assurances étrangères de s'emparer du marché. Un consortium français de compagnies d'assurance fut constitué et en 1924 ce consortium conclut une entente avec les compagnies anglaises (1).

Les compagnies affiliées à ce groupement délivrent une police pour les pilotes, une police pour les passagers, une police pour les marchandises transportées par avions. Elles assurent également la responsabilité civile des compagnies de navigation envers les passagers et envers les tiers.

Pour arriver pratiquement à l'organisation de cette assurance, il a fallu organiser la surveillance de l'inspection des aéronefs. C'est le *Bureau Véritas*, société de classification des navires qui s'est chargé de ce service. Il a établi dans les aéro-ports des agents chargés d'inspecter les appareils et de délivrer des certificats de navigabilité (2).

70. — Les passagers sont-ils suffisamment garantis par la possibilité qui leur est offerte de s'assurer ? Il est permis d'en douter d'autant plus que le voyage aérien va créer pour eux un danger inattendu. En effet les compagnies d'assurance ont soin d'exclure de leur police au cas d'assurance sur la vie le risque de la navigation aérienne.

(1) Drouineau, *Où en est l'assurance aviation en France?* Rev. Juridique de locomotion aérienne, 1925, p. 339.

(2) Babey *Le Bureau Véritas son intervention dans le contrôle aéronautique navigant en France*, Rev. Juridique int. de locomotion aérienne 1925 p. 401 et s.

Non seulement le passager n'a aucun recours contre le transporteur, mais ses parents n'ont même pas au cas de mort, la ressource de réclamer le bénéfice de la police vie souscrite par leur auteur.

Les sociétés d'assurances suisses, ont les premières, rompu avec cette pratique. Elles ont assuré sans surprime les risques de voyages aériens pour les voyageurs et certaines compagnies françaises les ont imitées.

Le 7^e congrès international de législation aérienne tenu à Lyon en septembre 1925 par le Comité juridique international de l'aviation a voté la proposition suivante : « Dans toute police d'assurance vie ou d'assurance accidents, les parties ne pourront exclure le risque résultant du transport de l'assuré sur des lignes régulières de navigation aérienne ».

Mais à la vérité on peut se demander comment une telle règle pourrait être imposée aux compagnies d'assurances. On ne peut songer à en faire une règle d'ordre public, car les parties règlent librement l'étendue des risques couverts. Il faut attendre de leur bonne volonté des compagnies le résultat désiré. Le jour où elles apprécieront que ce risque est normal, elles l'accepteront dans l'assurance vie.

71. — Le nombre des passagers assurés sur la vie étant nécessairement faible, il faut songer à tous ceux qui seront exposés sans aucun recours ou garantie. Ne faut-il pas dès maintenant établir pour eux l'assurance obligatoire ?

Le Comité juridique international de l'aviation avait

examiné cette question sur le rapport de M. G. Ripert. Il avait pensé que les clauses de non responsabilité auraient dans l'assurance obligatoire une contrepartie utile. Mais le Congrès international de Lyon de 1925 a refusé de voter le principe de l'assurance obligatoire (1).

Il semble bien pourtant que toutes les raisons qui ont inspiré ce projet pour le transport maritime se retrouvent pour le transport aérien. On ne peut demander à chaque passager de songer avant le départ à l'assurance. Lui donnerait-on à l'aérodrome de départ toutes facilités pour conclure le contrat, il est à craindre qu'il néglige ou dédaigne la précaution. Par l'assurance obligatoire, il se trouvera garanti moyennant le paiement d'une prime qui sera d'autant plus faible que le nombre des passagers sera plus grand.

Sans doute pour le moment les passagers ne sont pas dans les transports par air dans la même condition que dans les transports maritimes. Dans l'assurance obligatoire des transports maritimes on a songé surtout aux émigrants. La clientèle des compagnies de navigation aérienne est composée de passagers riches pour lesquels l'indemnité d'assurance serait une dérisoire satisfaction.

Il est possible en effet que l'assurance obligatoire ne représente pas grand chose au point de vue pratique pour la clientèle actuelle. Mais il faut penser à l'avenir et surtout il faut habituer les esprits à certaines catégories juri-

(1) Roubier, *Les Assurances aériennes*. Rev. Juridique int. de locomotion aérienne 1925 p. 322.

diques. Les clauses de non responsabilité seront vite menacées si on ne peut pas les défendre par l'assurance. Une fois de plus il faut signaler le rapport entre les deux questions.

CONCLUSION

73. — La simple indication des projets actuellement en cours de discussion dans toutes les variétés de transports suffit à montrer l'état de crise de l'organisation juridique de la responsabilité du transporteur. On sent que les vieilles règles sont insuffisantes et gênantes, on tente d'en introduire de nouvelles qui apportent une plus complète ou une meilleure garantie.

Il ne suffit pas de constater les tendances de la législation, il faut encore apprécier la valeur économique des réformes possibles. Alors même qu'une modification des règles traditionnelles serait aujourd'hui souhaitée par la grande majorité, il ne s'ensuivrait pas que cet assentiment universel justifiât par lui-même la réforme. Il est des engouements passagers qu'il faut savoir combattre. Essayons par conséquent d'apprécier la valeur de ces idées nouvelles.

74. — La règle de responsabilité met les risques à la charge du transporteur ; l'assurance les fait retomber sur un tiers moyennant une prime dont l'expéditeur ou le voyageur paie la charge. Substituer l'assurance à la responsabilité c'est déplacer les risques et les faire passer du transporteur au transporté. Le prix s'abaissera si le

transporteur ne court aucun risque ; il s'élèvera à proportion de la garantie prise par le transporteur.

Où est l'avantage ? Il semble nul au premier abord. Qu'importe à l'expéditeur ou au voyageur de payer un supplément de prix ou une prime d'assurance. Pour le garantir, le transporteur joue en somme le rôle d'assureur. La substitution de la responsabilité à l'assurance est en définitive une substitution d'assureur.

Un tel raisonnement serait vrai si l'assurance se réduisait pratiquement à un déplacement des risques. Mais en réalité l'assurance a aujourd'hui ses lois économiques et elles sont bien supérieures à celles de la responsabilité. L'assureur sait calculer les risques et la prime ; il sait limiter et diviser les risques ; il sait constituer des réserves pour prévoir à toutes les éventualités. La charge des risques devient pour lui la charge normale d'une entreprise faite pour les supporter. Il fait métier de prendre des risques. Le transporteur fait métier de conduire des marchandises ou des voyageurs à destination.

75. — Second avantage, le jeu de l'assurance est automatique, le jeu de la responsabilité suppose une intervention nécessaire du juge.

Cette intervention entraîne des lenteurs de réparation et elle entraîne aussi des frais.

Les actions en responsabilité absorbent inutilement des frais que l'assurance éviterait. A la Conférence de Gênes, Sir Normann Hill indiquait qu'un club anglais des plus importants avait étudié dans ces dernières années le sort des indemnités payées par lui aux victimes d'accidents.

52 % était allé aux victimes et 48 % aux frais de justice ; encore fallait-il compter dans la part des victimes les honoraires d'avocats et autres frais payés par eux personnellement ! Sans doute la justice française est moins coûteuse pour le plaideur que la justice anglaise. Il reste vrai tout de même qu'il y a beaucoup de temps et d'argent perdu.

Nul ne sait quand et comment il pourra obtenir une indemnité de responsabilité et surtout nul ne sait à combien s'élèvera l'indemnité obtenue. Même dans l'application de la valeur des marchandises, des chiffres très différents peuvent être donnés. A plus forte raison quand il s'agit de séparer le dommage direct du dommage indirect, ou d'accorder une indemnité pour dommage corporel, ou d'évaluer un préjudice moral, le pouvoir d'appréciation des tribunaux est purement arbitraire.

L'inégalité dans le résultat obtenu est telle que chacun s'efforce d'obtenir un jugement heureux. Et les transporteurs sont peu portés à la transaction parce qu'ils ignorent complètement sur quelle base ils peuvent raisonnablement transporter.

L'assurance n'expose pas à de tels dangers. Sans doute le règlement de l'indemnité peut être laborieux ou contesté. Du moins a-t-on pour base de discussion des valeurs sérieuses.

76. — Ainsi la substitution de l'assurance à la responsabilité n'aurait que des avantages s'il n'était pas nécessaire de maintenir malgré le régime d'assurance un minimum de responsabilité. L'assurance emporte avec

elle le danger terrible de l'impunité dans l'action nuisible. Par elle et grâce à elle, on est couvert contre les fautes commises. Elle va autoriser toutes les négligences, et même toutes les fautes profitables.

Aussi nous paraît-il indispensable de conserver un minimum de responsabilité personnelle. La jurisprudence s'est toujours refusée à admettre que l'on puisse s'exonérer des conséquences de son dol et de sa faute lourde équivalente au dol. C'est là la limite où l'ordre économique rencontre l'ordre moral. Déplacer les risques ou les répartir, c'est une question purement économique ; dans ce déplacement et cette répartition, l'assurance apparaît bien supérieure à la responsabilité. Mais aucune règle économique ne saurait autoriser un homme à enfreindre la grande règle morale qui défend de nuire à autrui par son dol ou par sa négligence grave.

BIBLIOGRAPHIE

I. — Transport terrestre

- BOUTAUD. — De l'assurance de responsabilité et des clauses de non responsabilité des fautes.
- BRUNET (René). — Cours des transports. Paris, Ecole spéciale des travaux publics 1923.
- BRUNET (Roger). — L'assurance-transport, Thèse Paris 1924.
- JOSSERAND. — Les transports en service interne et en service international, 2^e éd. Paris, Rousseau, 1926. (La 1^{re} éd. a paru en 1910 dans le *Traité de droit commercial* de Thaller).
- HÉMARD. — Théorie et pratique des assurances terrestres. Paris Lib. Sirey, 2 vol. parus 1924-1925.
- LOUGE. — L'assurance maritime et les risques terrestres, Thèse Aix 1921.
- ROGER. — Manuel juridique, théorique et pratique des transports, 2 vol. 1923-1924.
- SUMJEN. — Traité des Assurances, 1925.
- TRASBOT. — Responsabilité et assurance en matière de transport par voie ferrée. Paris, Rousseau, éd. 1922. (Extrait des *Annales de droit commercial* 1922, n^o 3).

II. — Transport maritime

- BONNECASE. — Traité de droit commercial maritime. Paris Lib. Sirey 1923.
- BONNECASE. — Le particularisme du droit commercial maritime. Bordeaux 1921.
- RIPERT (Georges). — Droit maritime, 2^e éd. 3 vol. Paris, Rousseau 1922-23. (La 1^{re} éd. a paru en 1913 dans le Traité de droit commercial de Thaller).
- SAUVAGE. — Manuel pratique du transport des marchandises par mer. Paris, Lib. Générale 1926.
- WAHL. — Précis de droit maritime. Paris, Lib. Sirey 1926.

III. — Transport par air

- BATIGNE. — De la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne dans les accidents. Thèse Montpellier 1923.
- DROUINEAU. — Où en est l'assurance-aviation en France ? *Rev. jur. int. de locomotion aérienne* 1925 p. 334.
- HAMEL. — Le droit privé aérien, *Annales de droit commercial* 1925, p. 46 et s., 133 et s.
- NICOLAY. — Le Code de l'air. *J. Clunet* 1924, p. 371.
- RIPERT (Georges). — Rapport à la Société d'Etudes législatives sur le projet de loi relatif à la navigation aérienne. *Bull. de la Société* 1921, p. 261 (Tirage à part, 1922).
- RIPERT (Georges). — Responsabilité du transporteur aérien, *Revue juridique int. de locomotion aérienne* 1923, p. 353.

RIPERT (Georges). — *ibid.* 1925, p. 3.

ROUBIER. — Les assurances aériennes, *ibid.* 1925, p. 332.

SAUZE. — Responsabilité en matière d'aviation, Thèse Paris 1916.

SUDRE. — Responsabilité des propriétaires et de l'exploitant de l'aéronef. *Rev. juridique de locomotion aérienne* 1922, p. 197.

TISSOT. — De la responsabilité en matière de navigation aérienne. Thèse Paris 1925.

AVANT-PROJET DE CONVENTION

de l'assurance obligatoire des passagers

Conférence de Gênes de 1925

I. — Dans la présente Convention les termes suivants sont employés avec le sens indiqué ci-après :

a) « Armateur » (shipowner) signifie le propriétaire ou l'affrèteur de tout navire qui a conclu un contrat pour le transport d'un ou de plusieurs passagers à bord du navire ;

b) « passager » signifie toute personne transportée ainsi qu'il est dit ci-dessus en vertu de pareil contrat moyennant rémunération pour l'armateur, sous réserve des dispositions de l'art. 3 de la Convention ;

c) « navire » signifie tout bâtiment à bord duquel un passager est transporté moyennant rémunération à l'armateur, soit que pareil navire soit régulièrement employé pour le transport des passagers, soit que, étant régulièrement employé pour le transport des marchandises seulement, il soit affecté lors d'un voyage particulier au transport d'un ou de plusieurs passagers, sous réserve des dispositions de l'art. 2 de la Convention ;

d) le « voyage » comprend toute la période pendant laquelle le passager se trouve à bord et, en outre, les opérations d'embarquement et de débarquement soit directement de terre à bord ou inversement, soit par le moyen de ponts-volant ou d'échelles, ou encore de « tenders » remorqueurs, transporteurs ou autres embarcations.

2. — Tout armateur assurera tous les passagers contre les risques de mort ou de lésions corporelles courus pendant le voyage, le tout conformément à l'annexe A. Il est toutefois entendu que chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté d'exclure de l'application de la présente Convention tous navires navigant exclusivement sur les fleuves (« tidal rivers ») et sur les voies de communication intérieures par eau.

3. — Chacune des Hautes Parties contractantes peut régler par des dispositions particulières appropriées le transport : 1°) des pèlerins ; 2) des colis et autres travailleurs similaires, mais en garantissant également dans ces cas une indemnité équitable aux personnes lésées.

4. — Pareille assurance couvrira tous les risques d'accidents causant la mort des passagers ou leur infligeant des lésions cor-

porelles et l'armateur indemniserà le passager (ou ses ayant-droit, selon la loi nationale du passager s'il est décédé) de tout accident quelle qu'en soit la cause, même en cas de négligence de la part du passager.

Nonobstant les dispositions ci-dessus, l'armateur ne sera en aucun cas responsable vis-à-vis du passager ou de ses ayants-droit lorsque les lésions corporelles ou la mort auront été directement causées par la faute intentionnelle ou inexcusable du passager.

5. — L'assurance susdite rendra le passager absolument irrecevable dans toute action en dommages-intérêts contre l'armateur devant les tribunaux d'aucun pays en raison d'un accident assuré, exception faite de l'action basée sur l'assurance, mais rien dans la présente Convention ne dégage de sa pleine responsabilité celui qui occasionne un dommage par sa faute intentionnelle ou inexcusable.

6. — Pareille assurance ne couvrira pas les risques de perte ou d'avaries relatifs aux biens et effets personnels du passager.

7. — Les réclamations sous l'empire de l'assurance seront payables intégralement sans égard à la limitation de responsabilité que l'armateur serait en droit d'invoquer conformément à la loi du pavillon du navire ou à toute autre loi quelconque.

8. — Pareille assurance n'affectera en aucune façon le droit de l'armateur d'introduire une action en dommages-intérêts contre des tiers ou contre le propriétaire de tout autre navire dont la faute ou la négligence auraient endommagé le navire, causé la mort de passagers transportés ou leur auraient infligé des lésions corporelles. Dans ces cas l'armateur paiera intégralement les indemnités d'assurance aux passagers à bord de son navire et acquerra tous les droits nés du sinistre assuré, mais ne pourra exercer ces droits que dans la mesure des indemnités d'assurance payées, étant entendu que leurs montants seront inclus dans l'action en dommages-intérêts qu'il aura le droit d'introduire devant tout tribunal contre les tiers responsables, sous la seule réserve de la limitation de la responsabilité que ces tiers seraient en droit d'invoquer.

9. — Tout armateur délivrera aux passagers, en même temps que son billet de passage, une police d'assurance conforme aux dispositions de la présente Convention, ou reproduira les conditions de pareille police dans le billet de passage même.

10. — Au cas de lésions corporelles, si l'accident n'a pas été constaté par les autorités ou le médecin du bord, le passager devra, dans les 8 jours après le débarquement, sauf les cas de force majeure, notifier l'accident au capitaine, à l'armateur ou à son agent au port de débarquement ou à l'autorité déclarée compétente à cet effet par la loi du port de débarquement.

L'action, tant pour les lésions corporelles que pour les cas de mort, sera prescrite par un an à partir de la date de l'accident.

11. — Tous les paiements dûs en vertu de la présente Convention s'entendent en valeur or.

12. — L'assurance contre la mort ou les lésions corporelles ainsi qu'il est dit ci-dessus sera obligatoire tant pour les armateurs que pour les passagers et aucune des deux parties n'aura le droit de s'exonérer par contrat de pareille obligation. Toute exonération sera nulle et de nul effet.

13. — Lorsqu'un passager voudra s'assurer contre les risques de mort ou de lésions corporelles pour un montant supérieur à ce qui est indiqué ci-dessus et qu'il aura demandé à l'armateur de l'assurer à n'importe quel moment avant le paiement du billet de passage ou lors de ce paiement l'armateur sera obligé d'émettre (soit en son nom, soit comme agent des assureurs agréés conformément à l'art. 15) une police d'assurance pour tel montant plus élevé que le passager demandera, moyennant paiement d'une prime par le passager et conformément aux termes et conditions de l'annexe B. Il est toutefois entendu que l'armateur ne pourra être contraint d'émettre une police pour un montant dépassant le décuple des sommes mentionnées dans l'annexe A.

14. — Aucune disposition de la présente Convention n'aura pour effet d'empêcher l'armateur de réassurer ses responsabilités susdites auprès d'une mutuelle, d'une compagnie d'assurance ou auprès d'assureurs individuels.

15. — Aucun navire n'aura l'autorisation de transporter des passagers ou de prendre la mer à aucun moment avec des passagers à bord, à moins que l'armateur n'ait en sa possession un certificat du Gouvernement du pays dont le navire bat le pavillon, attestant que cet armateur est assuré contre les risques découlant de polices délivrées par lui à des passagers se trouvant à bord de ses navires, de la façon et dans la forme exigées par le Gouvernement, auprès d'une mutuelle, d'une compagnie d'assurance ou d'assureurs individuels approuvés par ce Gouvernement.

S'il n'est pas ainsi assuré, le Gouvernement attestera que cet armateur est en mesure de payer les réclamations éventuelles afférentes aux polices délivrées aux passagers se trouvant à bord de tous ses navires à ce moment.

Ces certificats seront agréés à charge de réciprocité par tous les Gouvernements cocontractants.

Tout passager aura le droit de demander la production de pareil certificat ou d'une copie dûment certifiée conforme par l'autorité compétente.

POLICE GÉNÉRALE MONDIALE

*de la Compagnie Européenne d'Assurance des Marchandises
et des Bagages (Société Anonyme)*

Somme assurée Fr. 1000. Prime Fr. 20. Impôts compris. Police N° L'assuré doit indiquer son nom à l'agent qui lui délivre la police. La police ne peut être transmise.

La *Compagnie Européenne d'Assurance des Marchandises et des Bagages* (Société Anonyme) assure par la présente aux conditions générales indiquées ci-dessous, les BAGAGES de l'acheteur de cette police pendant tous voyages et transports par terre et par eau, y compris les voyages sur mer, et pendant tous séjours.

Dans toutes les parties du monde, dans les pays qui font partie de l'Union postale.

L'assurance est faite :

1. Contre tous les dommages que les bagages peuvent subir pendant le transport, quel que soit le moyen de transport (voiture, automobile, tramway, poste, chemin de fer, bateau à vapeur, canot ou bac) par suite d'accident aux moyens de transport ;

2. Contre tous les dommages résultant d'un cas de *force majeure*, se produisant pendant le transport ou le séjour des bagages ;

3. Contre la perte, le manque ou l'avarie des bagages enregistrés, pendant le transport par chemin de fer, bateau à vapeur ou poste. La garantie de la Compagnie à ce sujet commence, chaque fois, au moment où le voyageur remet ses bagages à l'entreprise de transport contre récépissé et finit au moment de la reprise des bagages ;

4. Contre le vol avec effraction des colis fermés, pendant le transport, quel que soit le moyen de transport, ainsi que pendant le séjour des bagages dans les bâtiments des entreprises publiques de transport, dans les entrepôts, douanes, magasins d'expédition et garages d'automobiles ;

5. Contre le vol avec effraction pour les bagages séjournant dans les hôtels, auberges, maisons meublées, maisons de traitements, sanatoria, villas ou leurs dépendances et logements privés étran-

gers, ainsi que dans les logements ou cantonnements pendant les manœuvres ;

6. Contre tous les dommages ou pertes résultant d'une *agression* sur l'assuré ou la personne chargée de la surveillance des bagages ;

7. Contre tous les dommages que les bagages peuvent subir par suite d'*incendie* ou d'extinction d'incendie. Cette garantie existe aussi bien pendant les *transports* par voiture, automobile, tramway, poste, chemin de fer ou bateau à vapeur que pendant le *séjour* des bagages dans les bâtiments des entreprises publiques de transport, dans les entrepôts, douanes, magasins d'expédition et garages d'automobiles ;

8. Contre l'*incendie*. Cette garantie subsiste pendant le séjour de l'assuré et pendant celui des bagages dans les *hôtels* ou autres logis tels qu'auberges, maisons meublées, maisons de traitement, sanatoria, pensions, villas ou leurs dépendances et logements privés étrangers. Elle s'étend, pendant le séjour de l'assuré hors de son domicile habituel, à ses vêtements déposés au vestiaire des théâtres ou autres lieux publics ;

9. Contre tous les dommages survenus aux objets que *l'assuré porte sur lui ou dans ses vêtements* pendant ses séjours hors de son domicile habituel et résultant d'un incendie, d'un accident aux moyens de transport, d'une agression ou d'un cas de force majeure. Sont exceptées les avaries provenant des intempéries ;

10. Contre les dommages produits par *l'eau de mer* ou résultant de la contribution aux *avaries grosses* pendant les voyages sur mer, y compris les parcours éventuels en bateau pour se rendre au navire ou le quitter.

Dans la mesure ci-dessus, la Compagnie garantit aussi les risques de chargement, déchargement et transbordement.

L'assurance ne s'étend pas seulement aux bagages qui voyagent avec l'assuré, mais aussi à ceux qui le précèdent ou le suivent, expédiés *en grande ou petite vitesse* ou envoyés, *contre récépissé, par la poste*.

La durée de l'assurance est de 60 jours comptés du jour de l'émission de la police au 60^e jour suivant à minuit — pendant lesquels l'assuré peut, aussi souvent qu'il lui plaît, rentrer à son domicile, repartir en voyage et changer ses bagages à son gré.

L'assurance commence, chaque fois, au moment où les bagages quittent le domicile *habituel* de l'assuré et finit aussitôt qu'ils rentrent au dit domicile.

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ASSURANCE

1. *Objet de l'assurance.* — L'assurance s'étend à tous les objets que l'assuré emporte en voyage ou dans des lieux de séjour hors de son domicile habituel, à son usage personnel, à l'usage des membres de sa famille, de ses domestiques ou autres personnes à son service.

Les bijoux, perles fines, pierres précieuses, montres, objets d'or, d'argent et de platine, ainsi que les fourrures et autres objets précieux sont compris dans l'assurance jusqu'à concurrence de 25 % de la somme assurée, mais sans pouvoir excéder le maximum de 5.000 francs. Cette limite ne peut être dépassée même par l'acquisition de plusieurs polices.

Les billets de banque et les espèces métalliques, les billets de voyage, collections de timbres-postes, documents et papiers de valeur de quelque nature que ce soit, ainsi que les films, les échantillons et les marchandises sont exclus de l'assurance.

II. *Somme assurée.* — Tous les objets emportés en voyage doivent être assurés et non une partie d'entre eux seulement.

L'assurance peut être faite au moyen d'une ou plusieurs polices.

La valeur d'assurance, c'est-à-dire la valeur des objets que couvre l'assurance, est la somme nécessaire pour se procurer des objets de même nature en tenant équitablement compte, s'il y a lieu, de la moins-value résultant du fait qu'ils sont usagés. La somme assurée ne doit pas dépasser la valeur d'assurance ; si la somme assurée est supérieure à la valeur d'assurance (sur-assurance), l'assurance n'est valable que jusqu'à la valeur d'assurance ; si la somme assurée est inférieure à la valeur d'assurance (sous-assurance), l'indemnité accordée en cas de dommage sera réduite dans la proportion de la somme assurée à la valeur d'assurance.

III. *Paiement de la prime.* — La prime doit être payée comptant au moment de l'émission de la police. C'est seulement par le paiement de la prime que la police entre en vigueur.

IV. *Formalités à remplir par l'assuré en cas de dommage.* — Aussitôt qu'un dommage survient et que l'assuré en a connaissance, il est tenu d'en avertir (dans les 72 heures), par écrit, la Compagnie à Paris ou celle des Compagnies Européennes (1) la plus voisine du lieu où il se trouve en précisant le genre et l'étendue du dommage et les circonstances dans lesquelles il s'est produit ; il doit également se conformer aux instructions que la Compagnie aurait à lui donner. Dans sa réclamation, il doit indiquer la série et le numéro de la police qu'il a entre les mains ainsi que le lieu et la date de l'émission.

Si une entreprise de transport, un hôtelier ou toute autre tierce personne est responsable d'un dommage subi, l'assuré doit veiller à ce que la cause, l'importance et les circonstances du dommage soient fixées et établies par des pièces justificatives.

S'il s'agit d'une entreprise de transport (chemin de fer, Com-

(1) *Amsterdam*, Heerengracht 449. — *Barcelone*, Paseo de Gracia 54. — *Berlin* SW 48, Wilhelmstrasse 35. — *Berne*, 36 Rue Fédérale. — *Budapest* V, Fötvös-tér 2. — *Christiania*, Skippergaten 23. — *Constantinople*, Galata, Buyuk Tunnel Han 22. — *Copenhague*, Raadhusplads 45. — *Helsingfors*, Norra Esplanadgatan 33. — *Luxembourg* 15, Route d'Esch. — *Munich*, Theatinerstrasse 17. — *Prague* II, Sokolska 22. — *Rome* (8), Via Alibert 1. — *Stockholm*, Engelbrektsgatan 15/17. — *Varsovie*, Mazowiecka 6. — *Vienne* I, Brandstaette 9.

pagnie de navigation, etc.), cette constatation a lieu conformément aux règlements de cette entreprise ; dans les autres cas, elle est faite par les autorités compétentes et, si c'est nécessaire, avec l'aide d'experts.

Si le dommage n'a pas été constaté au moment du retrait des bagages enregistrés du chemin de fer, de la Compagnie de navigation à vapeur ou de la poste, parce que la perte partielle ou l'avarie n'était pas apparente extérieurement, la constatation postérieure devra être faite dans le délai fixé par les règlements des dites administrations.

Dans le cas de vol avec effraction, l'assuré est tenu de déposer plainte immédiatement auprès du chef de train ou de gare, du capitaine du navire, ou à la Police de l'endroit et de faire dresser un procès-verbal.

Contre le paiement de l'indemnité, l'assuré est tenu de transmettre à la Compagnie, au moyen d'une quittance portant cession, les droits de recours qu'il peut avoir contre les tiers responsables et de mettre sans retard à sa disposition les documents et autres moyens de preuve, ainsi que de lui fournir les explications nécessaires.

L'assuré doit prouver que les objets avariés, sur lesquels porte sa demande d'indemnité, ont été atteints dans la quantité et dans la qualité déclarées. Il devra aussi prouver que le fait s'est passé dans des circonstances qui le font rentrer parmi les sinistres couverts par l'assurance. Il doit fournir également un inventaire, avec indication de la valeur de chaque objet, de tous les bagages lui appartenant qui se trouvaient hors de son domicile habituel au moment du sinistre. La Compagnie pourra lui demander de confirmer ces indications par une déclaration sous serment.

V. *Fixation et paiement de l'indemnité.* — La Compagnie doit payer l'indemnité dans le délai de quinze jours, après que l'obligation de la Compagnie au paiement et le montant en ont été fixés. Le paiement a lieu, au choix de l'assuré, à l'endroit où la police a été émise, ou à la Direction de la Compagnie à Paris, ou bien encore auprès d'une des Compagnies Européennes, contre quittance, sans intérêt. Cependant, dans les cas de vol avec effraction, d'agression, ou lorsque le dommage provient d'un incendie, la Compagnie se réserve le droit d'attendre le résultat des recherches entreprises par la Police.

Si le montant de l'indemnité ne pouvait être fixé par accord ou transaction, l'indemnité sera fixée par l'estimation de deux experts et éventuellement d'un troisième, pour les départager. Leur décision aura force de loi pour les deux parties contractantes qui supporteront par parties égales les frais de l'expertise.

VI. *Perte des droits à l'indemnité.* — L'assurance est sans valeur et la prime reste acquise à la Compagnie s'il y a lieu, dans les colis assurés, des matières spontanément inflammables, explosives, très inflammables ou corrosives, qui ont causé ou augmenté le dommage. L'assuré doit faire la preuve que le dommage n'a pas été produit ni augmenté par une de ces causes.

L'assuré perd aussi ses droits à l'indemnité s'il ne se présente pas pour retirer ses bagages enregistrés auprès des administra-

tions de transport ou de la douane dans le délai fixé par leurs règlements.

VII. *Extinction du droit de plainte.* — L'obligation de la Compagnie résultant de l'assurance s'éteint si l'assuré, à dessein ou par négligence grave, a fait des déclarations inexactes au sujet des dommages, ou s'il a falsifié des documents ou autres éléments de preuve, enfin s'il a violé les dispositions de règlement et de délai ci-dessus.

VIII. *Exclusions de la garantie.* — La Compagnie ne garantit pas les dommages causés par des révolutions, événements de guerre, tremblements de terre, décisions des autorités ou par la faute de l'assuré, non plus que le bris, excepté s'il provient d'un accident aux moyens de transport, de force majeure, d'un vol avec effraction, d'une agression ou d'un incendie.

Pour les voyages sur mer, la Compagnie ne garantit pas la perte des colis se trouvant sur le pont, excepté dans le cas de perte totale du bateau à vapeur.

Si les objets assurés par cette police sont déjà spécialement assurés d'autre part pour certains risques (par ex. incendie, l'assurance contractée par la présente, en tant qu'elle couvre ces mêmes risques, n'est valable qu'en seconde ligne et l'assurance contractée d'autre part doit avoir la priorité.

IX. *Litiges.* — Les procès résultant de la présente police ne peuvent être intentés que contre la Direction de la Compagnie et ne peuvent être portés que devant des tribunaux du département de la Seine.

La police est valable même sans signature manuscrite.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	PAGES
1. Importance de la question de responsabilité dans le transport.	
2. Distinction entre la responsabilité et l'assurance.	
3. Elargissement moderne de la théorie de la responsabilité.	
4. Maintien de l'idée de faute à la base de la responsabilité.	
5. Existence d'une garantie légale à côté de la responsabilité.	
6. Cette garantie tend à prendre la forme de l'assurance.	
7. Valeur de l'idée de la responsabilité dans le transport.	
8. Apparition de l'idée d'assurance dans le transport.	
9. Possibilité de substituer l'assurance à la responsabilité.	
10. Division du sujet d'après la nature du transport.	
 Chapitre I. — Le transport terrestre	
11. Insuffisance des règles ordinaires de responsabilité civile.	
Section I. — Evolution de la responsabilité du transporteur	19
1. — La faute et le cas fortuit	19
12. Essai de distinction entre la force majeure et le cas fortuit. Théorie d'Exner.	
13. Elargissement de la notion de faute par la jurisprudence.	
14. Exemples de cas fortuits qualifiés fautes.	
15. Cette jurisprudence met les risques à la charge du transporteur.	
16. Admission de la responsabilité contractuelle dans le transport des personnes.	
2. — L'interdiction des clauses de non responsabilité	27
17. Jurisprudence sur les clauses de non responsabilité.	
18. La loi Rabier du 17 Mars 1905.	

3. — L'irresponsabilité légale

30

- 19. Absence de responsabilité au cas de dommage indirect.
- 20. Réparation forfaitaire pour les colis postaux.
- 21. Limitation de responsabilité pour retard dans la Convention de Berne.
- 22. Régime légal d'irresponsabilité pendant la guerre de 1914.

Section II. — *De la responsabilité à l'assurance* 35

1. — L'assurance substituée à la responsabilité pendant la guerre 35

- 23. L'irresponsabilité des réseaux fait songer à l'assurance.
- 24. L'arrêté du 1^{er} novembre 1914 sur l'assurance.
- 25. L'arrêté du 31 Mars 1915.
- 26. Fonctionnement pratique de ce régime.

2. — L'assurance des transports par les Cies d'assurance 39

- 27. Assurances pour certaines marchandises.
- 28. Assurance du transport terrestre par la police maritime.
- 29. Assurance de responsabilité.
- 30. Assurance des bagages par la Cie Européenne.

3. — L'assurance par le transporteur 42

- 31. Avantages de l'assurance par les réseaux.
- 32. Nécessité économique d'alléger la responsabilité du transporteur.
- 33. Possibilité pratique de l'organisation de cette assurance.
- 34. L'entente entre les réseaux et les Cies d'assurances.

Section III. — *Avantages de l'assurance sur la responsabilité dans le transport terrestre* 47

- 35. Avantage technique de classification des notions juridiques.
- 36. Fonctionnement automatique de l'assurance.
- 37. Proportion entre la prime et le risque.
- 38. Nécessité de l'assurance pour admettre une certaine irresponsabilité.
- 39. Refutation de l'objection tirée de ce que l'assurance favorise la négligence du transporteur.

Chapitre II. — Le transport maritime

Section I. — Le transport des marchandises 54

40. Le développement de l'assurance a permis d'admettre l'irresponsabilité du transporteur.

1. — L'irresponsabilité conventionnelle de l'armateur 55

41. Clauses usuelles d'irresponsabilité dans le contrat d'affrètement.
42. Critique et défense des clauses au point de vue de la liberté des conventions.
43. Inconvénients économiques des clauses.
44. Caractère international du problème.

2. — Le développement de l'assurance maritime 63

45. Pratique courante de l'assurance maritime.
46. Garantie complète donnée par le droit moderne : l'assurance du profit.
47. Tous les risques sont garantis.
48. Fonctionnement automatique de l'assurance par la police flottante.
49. Garantie donnée par le transporteur lui-même : police pour compte.

3. — La lutte contre les clauses d'irresponsabilité 69

50. Les intérêts en lutte.
51. La limitation des effets des clauses par la jurisprudence.
52. Propositions de lois tendant à l'interdiction des clauses.
53. Les Règles de La Haye et la Convention internationale sur le connaissance de 1923.
54. Principe de l'irresponsabilité légale du transporteur dans cette Convention.

Section II. — Le transport des passagers 75

1. — Les incertitudes du régime actuel 75

55. Application des clauses de non responsabilité au transport des passagers.

- 56. Inefficacité des clauses au cas d'action directe des parents du passager tué.
- 57. Limitation légale de responsabilité par l'abandon.

2. — Le projet d'assurance obligatoire des passagers 78

- 58. Première conception de ce projet.
- 59. La protection des émigrants et l'intervention du B. I. T.
- 60. Analyse du projet.
- 61. L'idée d'assurance dans ce projet.
- 62. Utilité de cette assurance obligatoire.

Chapitre III. — Le transport aérien

Section I. — *Les règles exceptionnelles de responsabilité* 84

- 63. Le régime de la responsabilité du transporteur dans la jurisprudence.
- 64. Intervention du législateur.
- 65. Les risques du transporteur d'après la loi du 31 mai 1924.
- 66. Validité des clauses d'irresponsabilité d'après cette loi.
- 67. La Conférence internationale de Paris de 1925 et le projet de Convention sur l'irresponsabilité.

Section II. — *L'assurance dans les transports aériens* 92

- 68. Nécessité de l'assurance dans le transport aérien.
- 69. Difficultés de l'organisation.
- 70. La pratique actuelle de l'assurance.
- 71. Les risques de transport par air dans l'assurance vie.
- 72. Le projet d'assurance obligatoire.

Conclusion

- 73. Tendance actuelle à la modification du régime juridique des transports.
- 74. Supériorité économique de l'assurance sur la responsabilité.
- 75. Supériorité pratique de l'assurance par son jeu automatique.
- 76. Nécessité de maintenir une certaine responsabilité pour les fautes lourdes personnelles.

EN MATIÈRE DE TRANSPORT	117
	PAGES
Bibliographie	102
Annexe 1	105
Projet d'assurance obligatoire des passagers du Comité maritime international	
Annexe 2	108
Police d'assurance bagages de la Cie Européenne	

Vu le Président

Georges RIPERT

Vu le Doyen

H. BERTHELEMY

Vu et permis d'imprimer

Le Recteur de l'Académie de Paris

P. LAPIE

